KTM
SPORTMOTORCYCLES

BEDIENUNGSANLEITUNG

OWNER'S MANUAL
MANUALE D'USO
MANUEL D'UTILISATION
MANUAL DE INSTRUCCIONES

2003

Art.Nr. 3.210.57 9/2002

IMPORTANTE

VI RACCOMANDIAMO DI LEGGERE ATTENTAMENTE E INTERAMENTE IL PRESENTE MANUALE PRIMA DI INTRAPRENDERE IL PRIMO VIAGGIO. CONTIENE MOLTE INFORMAZIONI E SUGGERIMENTI CHE VI FACILITERANNO L'USO ED IL MANEGGIO DELLA MOTO.

NEL VOSTRO PROPRIO INTERESSE FATE ATTENZIONE IN PARTICOLARE ALLE AVVERTENZE CONTRASSEGNATE NEL MODO SEGUENTE:

⚠ ATTENZIONE ⚠

SE TALE AVVERTIMENTO NON VIENE OSSERVATO SI METTE A RISCHIO LA VITA !

! AVVERTIMENTO !

NEL CASO IN CUI NON SI OSSERVINO TALI AVVERTIMENTI SI POTREBBERO DANNEGGIARE PARTI DELLA MOTOCICLETTA O LA MOTOCICLETTA NON SARÀ PIÙ SICURA.

Per favore scrivete sotto i numeri di matricola della vostra motocicletta

Numero telaio

Numero motore

Numero chiave

Timbro del concessionario

LA KTM SPORTMOTORCYCLE AG SI RISERVA IL DIRITTO DI APPORTARE MODIFICHE TECNICHE SENZA PREAVVISO. LE SPECIFICHE POSSONO VARIARE DA PAESE A PAESE. TUTTE LE INDICAZIONI SALVO ERRORI ORTOGRAFICI E DI STAMPA.

Cari clienti KTM,

Vorremmo congratularci con voi per aver scelto di acquistare una moto KTM.

Ora siete proprietari di una moto sportiva e moderna che vi renderà sicuramente molto contenti, se la trattate con l'adeguata cura e manutenzione. **Prima di mettere in funzione la vostra motocicletta per la prima volta, dovreste assolutamente leggere con attenzione il presente manuale d'uso per prendere conoscenza dell'uso e delle caratteristiche della vostra nuova motocicletta, anche se dovrete dedicarci parte del vostro tempo prezioso. Solo in questa maniera saprete come tarare la moto per adattarla nel migliore dei modi alle vostre esigenze personali e come potete proteggervi da eventuali lesioni. Il manuale inoltre contiene informazioni importanti sulla manutenzione della vostra nuova moto.** Al momento della stampa il presente manuale corrispondeva alla più recente evoluzione di questa serie. Piccole variazioni dovute ad un ulteriore sviluppo costruttivo delle motociclette però non possono mai essere escluse del tutto.
Il manuale d'uso è una parte importante in dotazione alla moto e dovrebbe essere consegnato al cliente al momento dell'acquisto della moto.

Facciamo notare espressamente che i lavori contrassegnati con * nel capitolo "Manutenzione ciclistica e motore" devono essere eseguiti da un'officina specializzata KTM. Se tali lavori di manutenzione diventano necessari nel corso di un impegno agonistico, essi dovranno essere eseguiti da un meccanico qualificato.

Per la vostra sicurezza utilizzate solo ricambi ed accessori originali KTM. KTM non si assume alcuna responsabilità per l'uso di altri prodotti e danni da essi derivanti.

Per favore rispettate assolutamente i tempi di rodaggio e gli intervalli d'ispezione e di manutenzione prescritti. L'osservanza precisa di questi contribuisce notevolmente a prolungare la durata della vostra motocicletta. Fate eseguire le revisioni assolutamente da un'officina specializzata KTM.
Per eventuali richieste speciali rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM che all'occorrenza potrà godere dell'appoggio da parte dell'importatore KTM.

Il motociclismo fuoristrada è uno sport meraviglioso e naturalmente speriamo che possiate godervelo appieno. Esso però porta con sé un potenziale di problemi con l'ambiente ed anche di conflitti con altre persone. Un maneggio prudente e responsabile della motocicletta però fa sì che questi problemi e conflitti non debbano sorgere. Per garantire il futuro dello sport motociclistico assicuratevi che utilizziate la motocicletta nell'ambito della legalità, mostrate coscienza ecologica e rispetto per i diritti altrui.

Vi auguriamo buon divertimento per la guida!

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

CON RISERVA DI APPORTARE MODIFICHE DI COSTRUZIONE E DI ESECUZIONE.

© by KTM SPORTMOTORCYCLE AG, AUSTRIA Tutti i diritti riservati

AVVERTENZE IMPORTANTI SU GARANZIA LEGALE E GARANZIA COMMERCIALE

I modelli 640 LC4 sono concepiti e costruiti in maniera tale da resistere alle sollecitazioni correnti di un impiego regolare su strada e su terreno facile (strade non pavimentate).

Il presupposto per il corretto funzionamento e per evitare un'usura precoce è l'osservanza delle prescrizioni di manutenzione, cura ed uso di motore e ciclistica indicate nel manuale d'uso.

I lavori di manutenzione prescritti nella "Tabella lubrificazione e manutenzione" devono assolutamente essere eseguiti in un'officina specializzata KTM e confermati nel Libretto Tagliandi, altrimenti decade ogni diritto di garanzia.

Devono essere utilizzati come da programma di manutenzione i carburanti e lubrificanti nominati nel manuale d'uso oppure materiali d'esercizio aventi specifiche equivalenti.

In caso di danni e danni consequenziali causati da manipolazioni o modifiche alla motocicletta non può essere fatto valere alcun diritto di garanzia legale o commerciale.

L'uso delle motociclette in condizioni estreme, p.es. su terreno molto fangoso e bagnato, può portare ad un'usura superiore alla media di componenti come, ad esempio, gli organi di trasmissione o i freni. Pertanto è possibile che la manutenzione o la sostituzione di pezzi d'usura diventi necessaria già prima del raggiungimento del limite d'usura secondo il programma di manutenzione.

TÜV MANAGEMENT SERVICE ISO 9001
REG.NO. 12 100 6061

Ai sensi della norma internazionale sulla gestione qualità ISO 9001 la KTM applica processi di controllo qualità atti ad assicurare la massima qualità possibile dei prodotti.

INDICE

Página

POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA....5
Numero telaio....5
Numero motore, tipo motore....5

ORGANI DI COMANDO....5
Leva della frizione....5
Leva di decompressione a mano....5
Leva freno a mano....6
Leva dell'aria....6
Interruttore di accensione a 3 posizioni....6
Tachimetro digitale multifunzione....7
Possibili impostazioni sul display....8
Spie di controllo....9
Contagiri....9
Commutatore plurifunzionale....10
Pulsante di avviamento, interruttore di arresto d'emergenza 10
Tappo serbatoio....10
Rubinetti carburante....10
Leva del cambio....11
Pedale di avviamento....11
Pedale freno....11
Ammortizzamento forcella in compressione....12
Ammortizzamento forcella in estensione....12
Ammortizzamento ammortizzatore in compressione....12
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione....12
Portabagagli....12

CONSIGLI ED AVVERTENZE GENERALI PER LA MESSA IN SERVIZIO DELLA MOTOCICLETTA....14
Indicazioni per la prima messa in funzione....14
Rodaggio....14

ISTRUZIONI PER L'USO....15
Controllo prima di ogni messa in funzione....15
Avviamento a motore freddo....16
Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata..16
Rimedio in caso di motore „ingolfato"....16
Avviamento del motore con il pedale di avviamento....17
Partenza....17
Cambiare le marce, marciare....17
Frenare....17
Arresto e parcheggio....18
Rifornimento carburante....18

TABELLA LUBRIFICATIONE E MANUTENZIONE....20

MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE....22
Borsa attrezzi....22
Smontaggio sella....22
Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco....23
Vite di sfiato forcella telescopica....23
Pulizia raschiapolvere forcella telescopica....23
Variazione precarico molla ammortizzatore....24
Controllo dell'anello di gomma ammortizzatore....24
Lubrificazione leveraggio ammortizzatore....24
Controllare la tensione della catena....25
Correzione tensione catena....25

Página

Manutenzione catena....26
Usura della catena....26
Indicazioni di base per i freni a disco KTM....27
Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano....28
Controllo livello liquido freno anteriore....28
Rabbocco liquido freno anteriore....28
Controllo pastiglie freno anteriore....28
Modifica posizione base del pedale freno....29
Controllo livello liquido freno posteriore....29
Rabbocco liquido freno posteriore....29
Controllo pastiglie freno posteriore....29
Smontaggio e montaggio ruota anteriore....30
Smontaggio e montaggio della ruota posteriore....30
Controllo gomme di ammortizzamento del mozzo ruota posteriore 31
Pneumatici, pressione pneumatici....31
Controllo tensione raggi....32
Presa per accessori elettrici....32
Batteria....33
Carica batteria....33
Fusible....34
Smontaggio e rimontaggio mascherina doppiofaro....34
Sostituzione lampadine dei fari....34
Sostituzione lampadina fanalino posteriore....35
Smontaggio serbatoio....35
Raffreddamento....36
Controllo livello liquido di raffreddamento....36
Pulizia filtro aria....37
Regolazione del cavo del gas....38
Controllo livello olio della frizion eidraulica....38
Regolazione posizione base della leva frizione....38
Comando a cavo dell'aria-contollo e regolazione del gioco39
Controllo regolazione comando a cavo flessibile di decompressione a mano....39
Regolazione del minimo....39
Svuotamento vaschetta del carburatore....40
Olio motore....40
Controllo livello olio motore....40
Circuito dell'olio....41
Cambio alio motore e sostituzione filtro a maglia fine, spurgo sistema dell'olio....41
Cambio filtro olio....42

DIAGNOSI DEI DIFETTI....43

PULIZIA....46

CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE....46

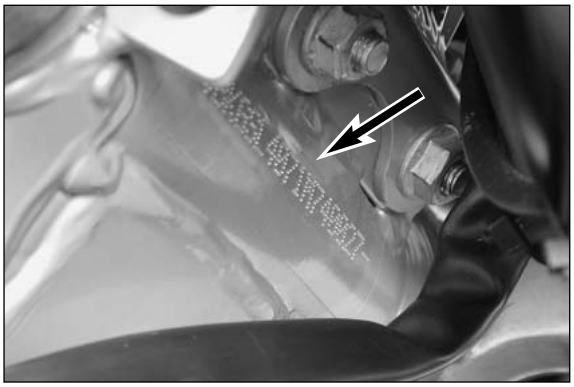
CONSERVAZIONE....46
Rimessa in funzione dopo il riposo....46

DATI TECNICI - MOTORE....48

DATI TECNICI - TELAIO....50

INDICE ALFABETICO....52

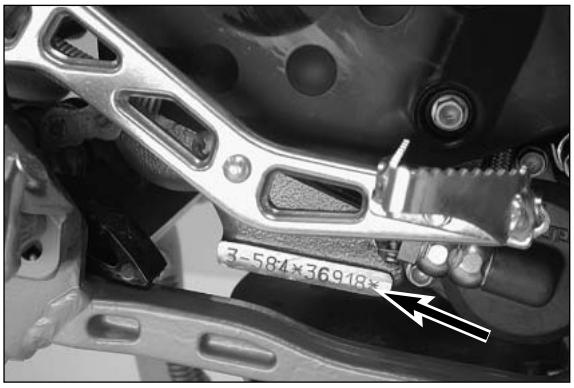
SCHEMI ELETTRICI....Apéndice



POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA

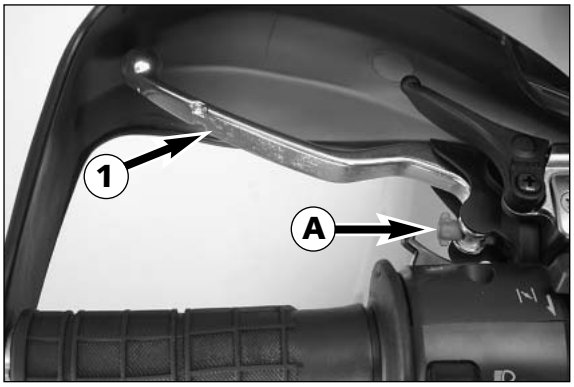
Numero telaio

Il numero del telaio è inciso sul lato destro del cannotto di sterzo. Annotate questo numero su pagina 1.



Numero motore, tipo motore

Il numero e il tipo del motore sono incisi sul lato destro del motore al di sotto del pignone della catena. Annotate questo numero su pagina 1.



ORGANI DI COMANDO

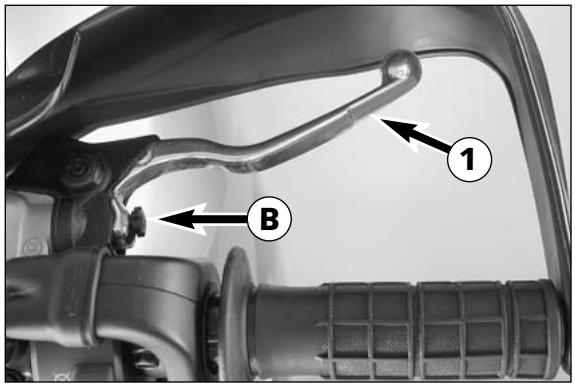
Leva della frizione

La leva della frizione ❶ si trova sul manubrio a sinistra. Con la vite di regolazione Ⓐ può essere variata la posizione base della leva frizione (vedi lavori di manutenzione).

Leva di decompressione a mano

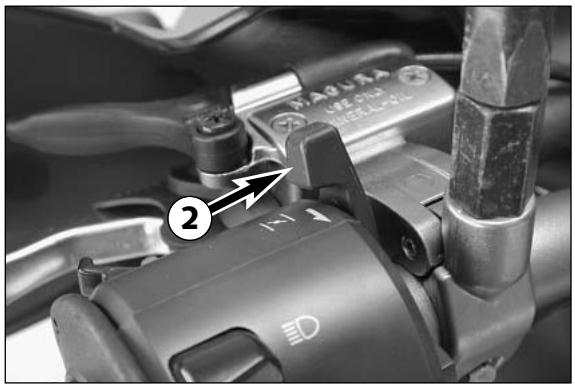
La leva di decompressione a mano ❷ trova impiego solo in 2 casi eccezionali.

a) Quando il motore è „andato in stallo“. Può succedere che nel successivo tentativo di avviamento il motorino d'avviamento non riesce più a far girare il motore, perché il decompressore automatico non funziona. In questo caso tirate la leva di decompressione a mano e avviate di nuovo. Dopo di ciò si può ancora avviare il motore in maniera del tutto normale.
b) Quando si vuole mettere in moto la motocicletta spingendola. Mentre spingete la moto, tirate la leva di decompressione a mano per facilitare la partenza del motore.



Leva freno a mano

La leva del freno ❶ a mano è collocata sulla destra del manubrio ed aziona il freno della ruota anteriore.La posizione base può essere variata con la vite di registro ❽ (vedi lavori di manutenzione).



Leva dell'aria

Spostando la leva dell'aria ❷ indietro viene liberato un foro nel carburatore attraverso il quale il motore può assorbire carburante addizionale. In questo modo risulta una miscela carburante aria "grassa", necessaria per l'avviamento a freddo. Spostando la leva dell'aria in avanti fino all'arresto il foro viene richiuso. In questa posizione il comando a cavo flessibile dell'aria deve presentare ca. 2 mm di gioco.

Interruttore di accensione a 3 posizioni

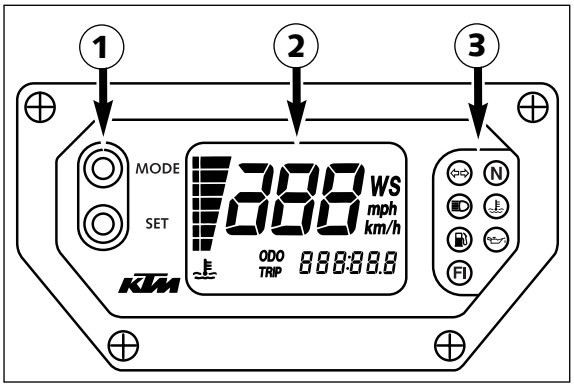
Posizione dell'interruttore di accensione:

⊠ = accensione disinserita, (il motore non può essere avviato)

○ = accensione inserita, (il motore può essere avviato)

🔒 = accensione disinserita, sterzo bloccato.
Per poter commutare su posizione 🔒, premere la chiavetta d'accensione nella posizione ⊠, sterzare completamente a sinistra e girare la chiavetta a sinistra.

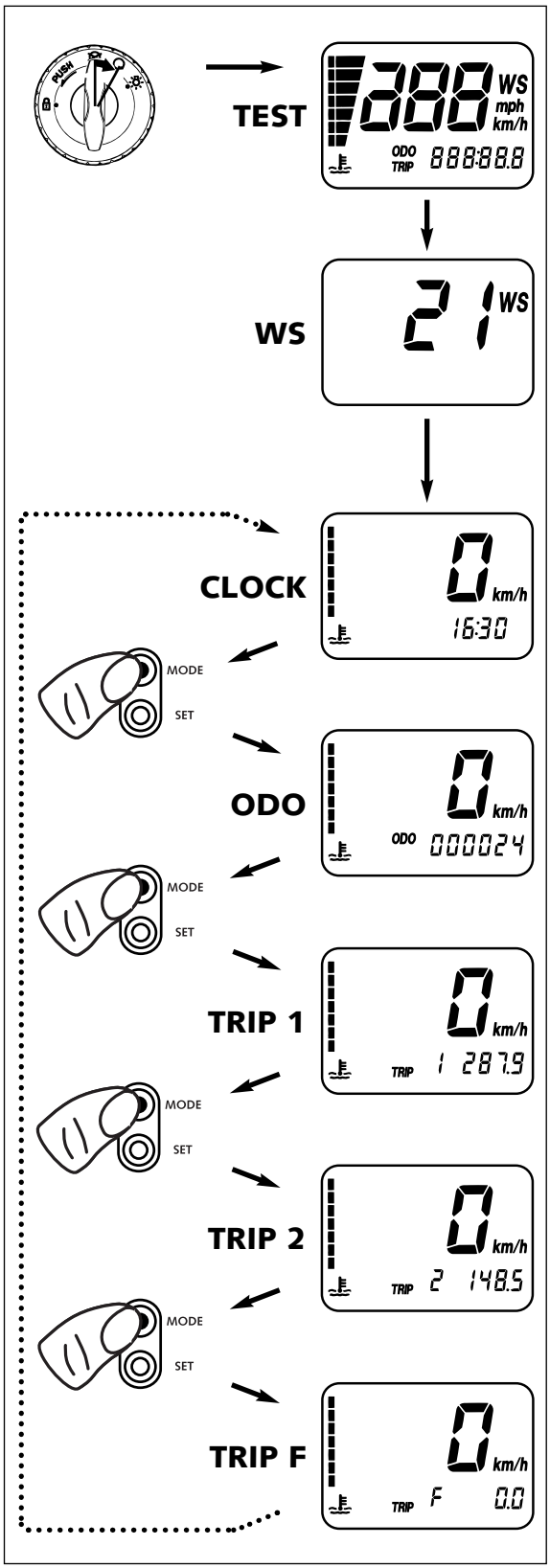
La chiavetta d'accensione può essere estratta nelle posizioni ⊠ e 🔒.



Tachimetro digitale multifunzione

Questo strumento universale è suddiviso in 3 parti.
Con i tasti funzionali MODE e SET ❶ è possibile variare la modalità di visualizzazione e le impostazioni base del display.
Il display ❷ visualizza tutti i dati interessanti. Con il tasto funzionale MODE è possibile scegliere fra 5 modalità di visualizzazione.

Le spie di controllo ❸ forniscono ulteriori informazioni sulle condizioni operative della motocicletta.



Display

TEST
Quando viene inserita l'accensione, tutti i segmenti di visualizzazione s'illuminano per 1 secondo per il test funzionale.

WS (wheel size)
La visualizzazione cambia e per 1 secondo viene visualizzato il diametro della ruota anteriore espresso in pollici (WS = wheel size).
Successivamente viene visualizzata la modalità ORA oppure quella modalità che era attiva al momento della disinserzione dell'accensione.

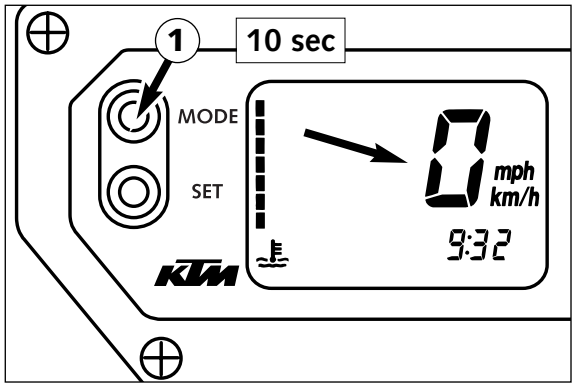
ORA
La visualizzazione dell'ORA è riconoscibile ai punti lampeggianti fra le ore ed i minuti. Vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e l'ora.
Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

ODO
Nella modalità ODO vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e la somma dei chilometri o delle miglia percorsi.
Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

TRIP 1
Nella modalità TRIP 1 vengono visualizzati la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento ed il contachilometri parziale 1.
Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

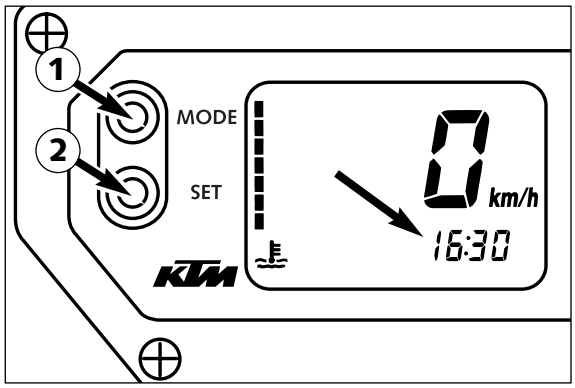
TRIP 2
Nella modalità TRIP 2 vengono visualizzati la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento ed il contachilometri parziale 2.
Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

TRIP F
Nella modalità TRIP F (fuel) vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e la distanza percorsa dal momento del raggiungimento della riserva (la spia della riserva lampeggia).
Per ritornare alla modalità ORA, premere il tasto funzionale MODE.



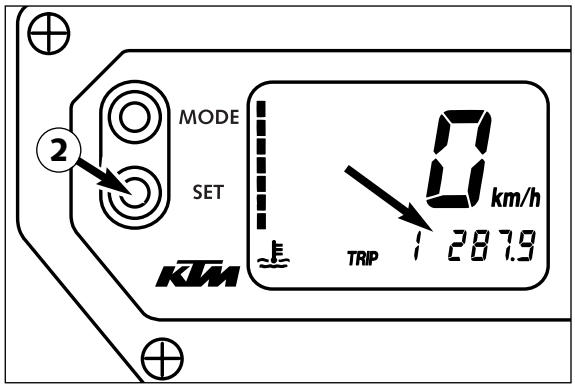
Possibili impostazioni sul display

CHILOMETRI O MIGLIA.
Velocità e distanze possono essere visualizzate sul display in chilometri o miglia. Per viaggi in paesi lontani la visualizzazione può essere adattata al relativo paese.
Per cambiare fra chilometri e miglia inserire l'accensione e premere per ca. 10 secondi il tasto funzionale MODE ❶. La visualizzazione di **km/h** cambia a **mph**. La velocità e le distanze memorizzate vengono calcolate in miglia e visualizzate.
Per ritornare ai chilometri, procedere come sopra descritto.

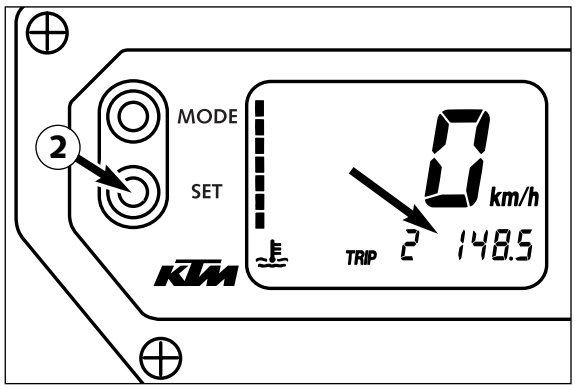


ORA
Inserire l'accensione ed andare alla modalità di visualizzazione ORA.
Premere contemporaneamente i tasti funzionali MODE ❶ e SET ❷. Le cifre dell'orologio iniziano a lampeggiare. Con il tasto funzionale MODE vengono impostate le ore, con il tasto funzionale SET i minuti.
Dopodiché premere contemporaneamente i tasti funzionali MODE e SET.

INDICAZIONE:
Se l'orologio non viene più alimentato di corrente, viene visualizzato **0:00**. La causa può essere un fusibile difettato oppure un danno nell'impianto elettrico di bordo (vedi Diagnosi dei difetti).

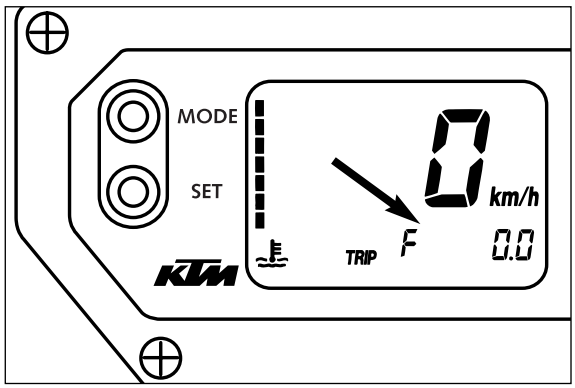


TRIP 1
Il contachilometri parziale 1 è sempre attivo e conta fino a 999,9. Con esso può essere misurata la distanza percorsa in escursioni o la distanza fra 2 rifornimenti di benzina.
Per azzerare il contachilometri parziale 1, inserire l'accensione, andare alla modalità TRIP 1 e premere il tasto funzionale SET.



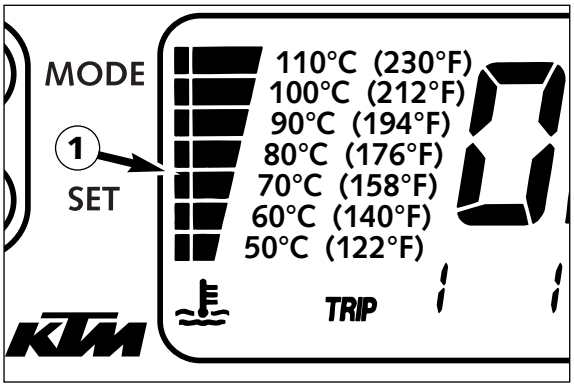
TRIP 2
Il contachilometri parziale 2 è sempre attivo e conta fino a 999,9. Esso può essere utilizzato come il TRIP 1, ma è adatto in combinazione con un interruttore disponibile come accessorio (vedi sotto) particolarmente per tours con road book.
Per azzerare il contachilometri parziale 2, inserire l'accensione, andare alla modalità TRIP 2 e premere il tasto funzionale SET.

INDICAZIONE:
Come accessorio è disponibile un interruttore tripmaster (cod.art. 582.14.069.044) che allarga le funzioni del contachilometri parziale 2. Con esso è possibile correggere la distanza visualizzata a passi da 0,1 in su o in giù. Se, per esempio, si sbaglia strada durante un tour secondo il road book, è possibile adattare facilmente la visualizzazione di nuovo al road book. Esso permette inoltre di cambiare le modalità di visualizzazione. L'interruttore viene montato sul manubrio, quindi non è necessario togliere la mano dal manubrio.



TRIP F
Se il livello del carburante raggiunge la riserva, la visualizzazione cambia automaticamente a TRIP F ed inizia a contare (indipendentemente dalla modalità che era attiva prima). Contemporaneamente la spia della riserva inizia a lampeggiare. Il carburante di riserva basta ancora per almeno 35 chilometri.
Dopo il rifornimento ci vogliono ca. 3 minuti finché TRIP F si è automaticamente azzerata e ritorna alla modalità precedente.

INDICAZIONE:
Per poter consumare la riserva di carburante nel serbatoio, il rubinetto del carburante deve essere portato manualmente in posizione RES.



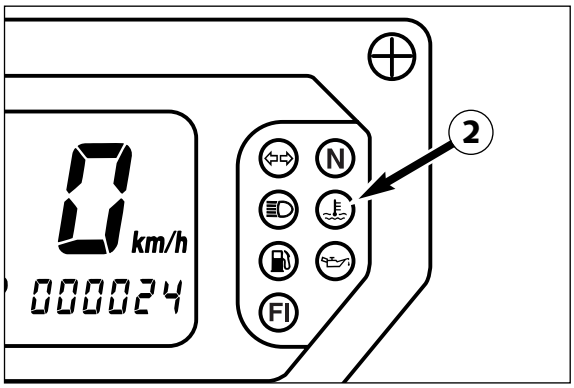
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento

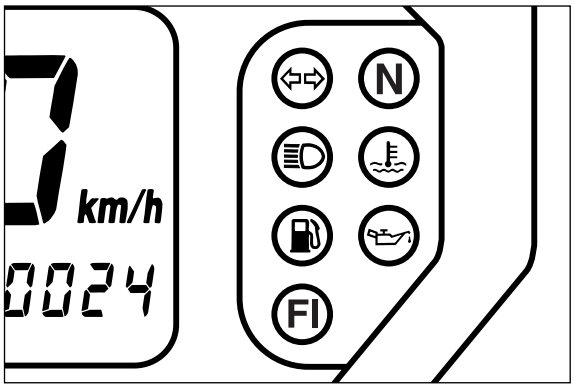
L'indicazione della temperatura ❶ sul display consiste in 7 barre. Più barre sono illuminate, più caldo è il liquido di raffreddamento. Quando s'illumina la barra inferiore, il liquido di raffreddamento ha raggiunto ca. 50°C. Ogni ulteriore barra significa 10°C in più. Quando s'illumina la barra superiore, tutte le barre iniziano a lampeggiare contemporaneamente e la spia rossa di avvertimento ❷ s'illumina.

! AVVERTIMENTO !

POSSIBILI CAUSE PER L'INNALZAMENTO DI TEMPERATURA E CON CIÒ PER L'ILLUMINARSI DELLA SPIA ROSSA DI AVVERTIMENTO TEMPERATURA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO: (VEDI ANCHE PAGINA 36)

– GUIDA LENTA AD ALTO CARICO E CON ALTA TEMPERATURA DELL'ARIA
– QUANTITÀ INSUFFICIENTE DI LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO NEL SISTEMA
– NON FUNZIONA LA VENTOLA AL RADIATORE SINISTRO
– USO IMPROPRIO DELLA FRIZIONE CON GUIDA LENTA





Spie di controllo

Con l'indicatore di direzione acceso la spia di controllo verde lampeggia nel ritmo dell'indicatore.
HINWEIS:
Se si è guastato un indicatore di direzione, la spia di controllo lampeggia più veloce.

La spia di controllo s'illumina quando il cambio è messo in folle.

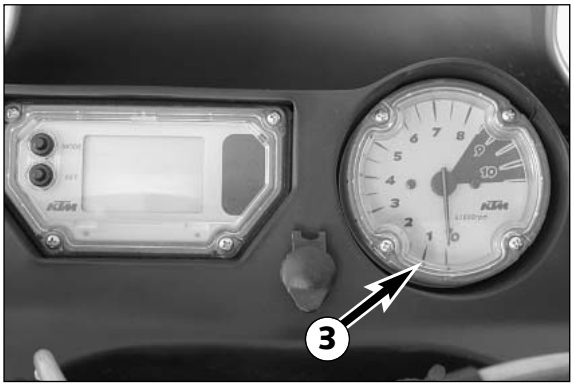
La spia di controllo blu è illuminata, quando è accesa la luce abbagliante.

La spia di avvertimento rossa s'illumina, quando il liquido di raffreddamento ha raggiunto ca. 110°C.

La spia di avvertimento arancione inizia a lampeggiare, quando il livello del carburante ha raggiunto la riserva. Contemporaneamente la modalità di visualizzazione sul display cambia a TRIP F (vedi TRIP F).

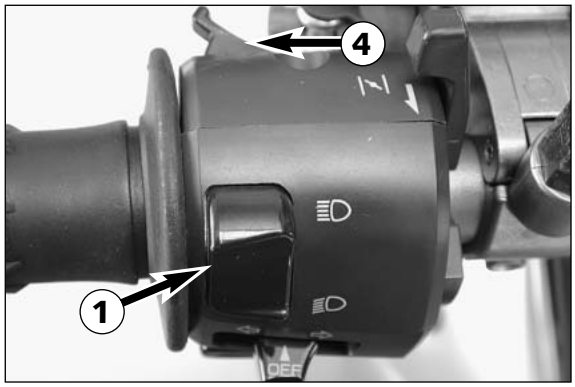
Questa spia di avvertimento è senza funzione.

Questa spia di controllo è senza funzione.



Contagiri

Il contagiri ❾ indica il numero di giri del motore in giri al minuto. Tirare il motore al massimo fino alla marcatura rossa a 8500 giri/min.



Commutatore plurifunzionale

Con l'interruttore ❶ si accendono gli abbaglianti e gli anabbaglianti.

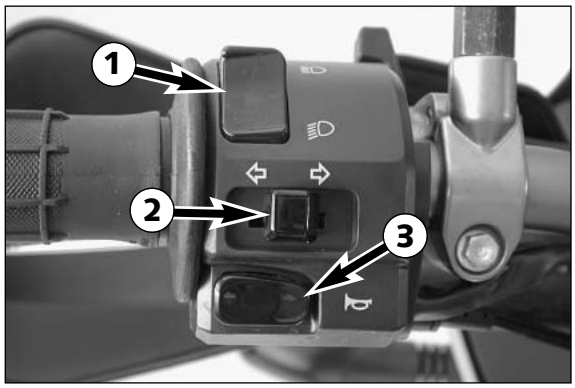
= abbaglianti

= anabbaglianti

Il commutatore dei lampeggiatori ❷ ritorna in posizione centrale dopo essere stato azionato. Per spegnere il lampeggiatore premere il commutatore verso la carcassa.

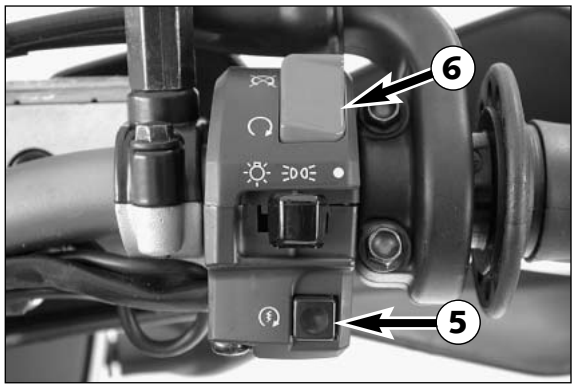
Tramite il tasto ❸ viene azionato il clacson.

Tramite il tasto ❹ viene azionato il segnale luminoso (luce abbagliante).



Pulsante di avviamento, interruttore di arresto d'emergenza, L'interruttore luci

Con il pulsante di avviamento ❺ si aziona l'avviatore elettrico.



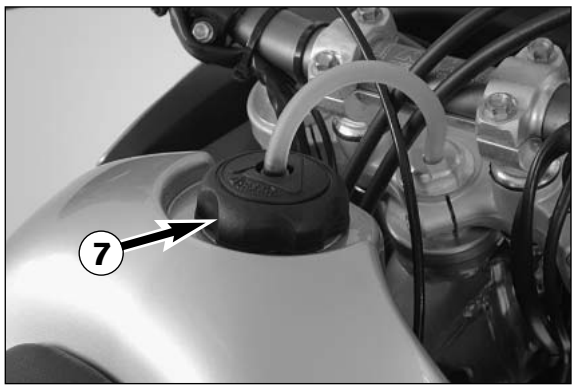
L'interruttore luci ha 3 posizioni:

● = luci spente

= luce di posizione accesa

= faro acceso

L'interruttore di arresto d'emergenza ❻ è previsto per situazioni d'emergenza e non dovrebbe essere usato per spegnere il motore.
Nella posizione ⟳ il motore è pronto per partire (il circuito elettrico d'accensione ed il circuito del motorino d'avviamento sono inseriti).
Nella posizione ⊠ il motore non si fa avviare (il circuito elettrico d'accensione ed il circuito del motorino d'avviamento sono interrotti).



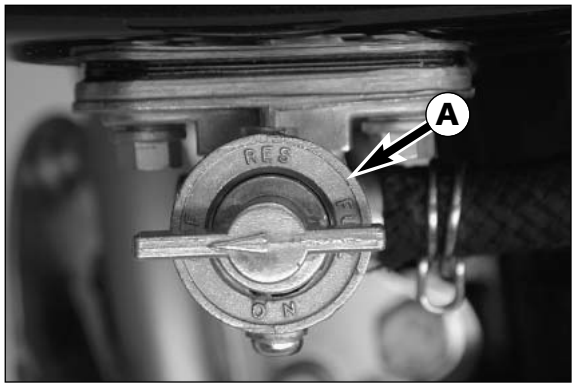
Tappo serbatoio

Aprire: girare il tappo ❼ del serbatoio in senso antiorario
Chiudere: Poggiare il tappo del serbatoio e avvitarlo in senso orario.

Rubinetti carburante

La motocicletta è dotata di un rubinetto per il carburante e di 2 rubinetti ausiliari.
Il carburante viene pompato mediante una pompa benzina dal serbatoio al carburatore.
I due rubinetti ausiliari sul lato interno del serbatoio collegano attraverso un tubo le due camere del serbatoio e devono essere sempre aperti.
Posizione aperta: girare la manopola in senso antiorario fino all'arresto.

INDICAZIONE:
Questi due rubinetti ausiliari per il carburante vanno chiusi solo nel caso in cui il serbatoio venga tolto (vedi capitolo Smontaggio serbatoio).



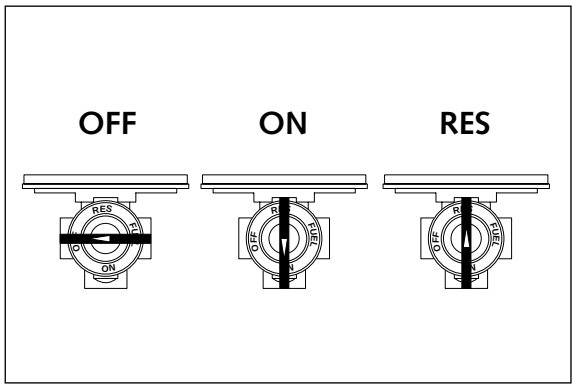
Il rubinetto del carburante Ⓐ sul lato sinistro del serbatoio ha 3 posizioni.

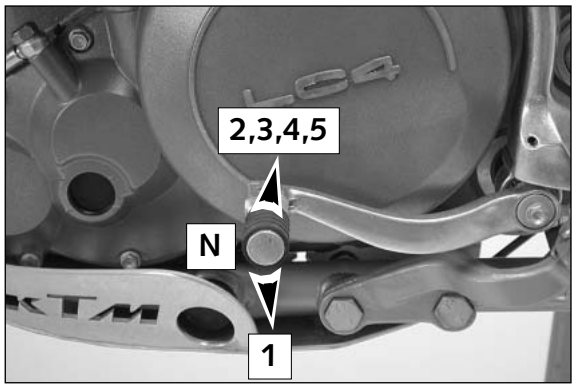
OFF Il rubinetto del carburante è chiuso quando si trova sulla posizione **OFF**.

ON La manopola viene ruotata in posizione quando si vuole accendere la motocicletta. Con la manopola in questa posizione, il serbatoio si svuota fino alla riserva.

RES La riserva, ca. 3,5 litri, viene consumata soltanto quando si ruota la manopola sulla posizione **RES**. Non dimenticarsi di riportare la manopola sulla posizione **ON** dopo aver fatto il pieno.

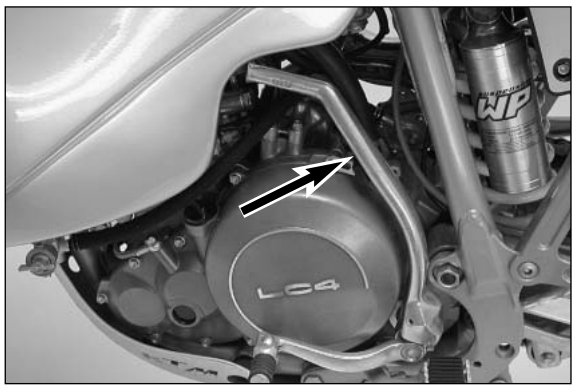
INDICAZIONE:
Durante l'impiego aprire sempre il rubinetto del carburante, per parcheggiare chiudere sempre il rubinetto del carburante.





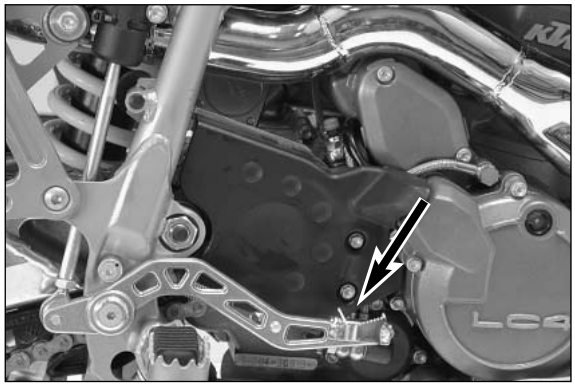
Leva del cambio

La leva del cambio è montata sul motore a sinistra. La posizione delle marce è indicata nell'illustrazione. La posizione di folle si trova fra la 1° e la 2° marcia.



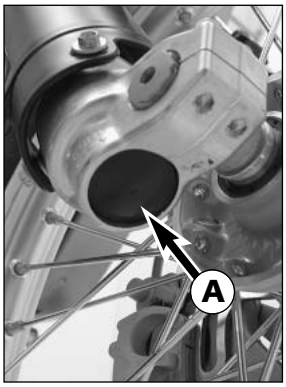
Pedale di avviamento

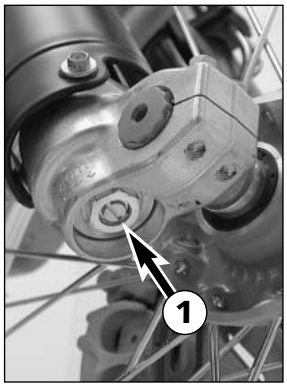
Il pedale di avviamento è montato sul lato sinistro del motore. La parte superiore è orientabile.



Pedale freno

Il pedale del freno è posizionato davanti il paggiapiede destro. La posizione di base può essere regolata in base alla posizione del sedile (vedere lavori di manutenzione).



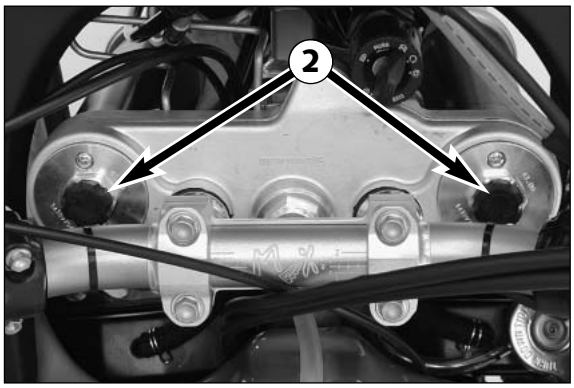


Ammortizzamento forcella in compressione

Il livello di compressione è da regolare all'estremità inferiore degli steli forcella.Togliere il tappo di chiusura ❹.
Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato tramite la manopola ❶ (COM). Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

REGOLAZIONE DI BASE:
– girare la manopola in senso orario fino all'arresto
– a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario

WP 1418X728 . . . . . .14 Klicks

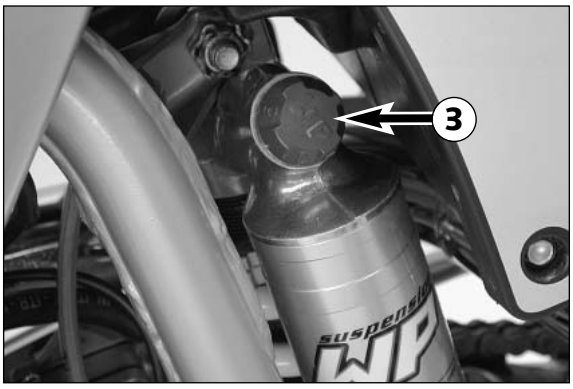


Ammortizzamento forcella in estensione

Il livello di estensione è da regolare all'estremità superiore degli steli forcella.
Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato diverse tramite la manopola ❷ (REB). Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE DI BASE:
– girare la manopola in senso orario fino all'arresto
– a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario

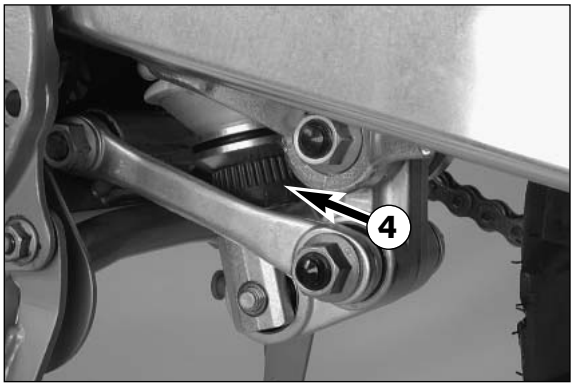
WP 1418X728 . . . . . .14 Klicks



Ammortizzamento ammortizzatore in compressione

Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato in 7 posizioni diverse tramite la manopola ❸. Ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso orario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

REGOLAZIONE DI BASE:
WP 0118X726 . . . . . .Position 6



Ammortizzamento ammortizzatore in estensione

Il grado di ammortizzamento in estensione può essere regolato in 11 posizioni diverse tramite la rotella ❹. Ruotando a sinistra l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando a destra l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE DI BASE:
WP 0118X726 . . . . . .Position 7

Portabagagli

Il portabagagli può portare un peso massimo di 10 kg. Le stanghe curve laterali servono da sostegno per il passeggero.

CONSIGLI ED AVVERTENZE GENERALI PER LA MESSA IN SERVIZIO DELLA MOTOCICLETTA

Indicazioni per la prima messa in funzione

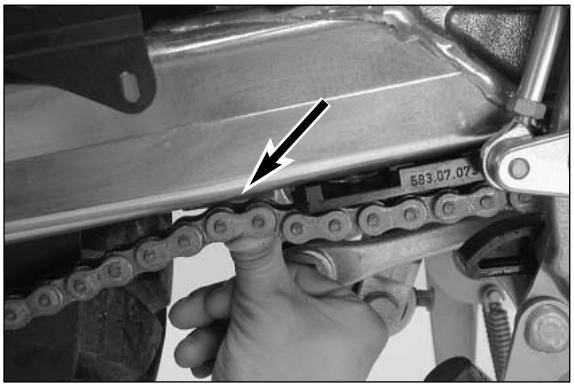
- Assicuratevi che i lavori di „PREPARAZIONE DELLA MOTOCICLETTA“ (vedi Libretto di Revisione) siano stati eseguiti dal vostro rivenditore KTM.
- Leggete attentamente tutte le istruzioni per l'uso prima di affrontare il primo viaggio.
- Riportare i numeri di telaio, motore e chiave d'accensione su pagina 1
- Familiarizzatevi con gli organi di comando.
- Mettete la leva del freno a mano e del freno a pedale nella posizione per voi più comoda.
- Eseguire le impostazioni base al tachimetro digitale multifunzione.
- Abituatevi in un parcheggio vuoto o su terreno facile al maneggio della motocicletta prima di percorrere tragitti lunghi. Cercate una volta anche di procedere nel modo più lento possibile in piedi, per abituarvi meglio alla moto.
- Non fate percorsi troppo difficili per le vostre capacità e per la vostra esperienza.
- Per strada tenete il manubrio con entrambe le mani e lasciate i piedi sui poggiapiedi.
- Togliete il piede dalla leva del freno se non desiderate frenare. Se la leva del freno a pedale non viene lasciata, le pastiglie del freno sfregano in continuazione e il freno si surriscalda.
- Può essere portato un passeggero solo se la motocicletta è equipaggiata appositamente e se dispone del relativo permesso legale. Durante il viaggio il passeggero deve tenersi saldo alle apposite staffe o al conducente e deve lasciare i piedi sugli appositi poggiapiedi.
- Non apportate modifiche alla moto e utilizzate sempre parti di ricambio originali KTM. Le parti di ricambio di altri fabbricanti possono pregiudicare la sicurezza della motocicletta.
- Pneumatici nuovi hanno una superficie liscia e quindi devono essere irruviditi attraverso un rodaggio a velocità moderata alternando la posizione inclinata. Solo con questo rodaggio viene ottenuta al cento percento l'aderenza del battistrada.
- Le motociclette reagiscono in modo sensibile agli spostamenti della ripartizione del peso. Quando portate bagagli fissateli possibilmente vicini al centro della moto e ripartite il peso uniformemente sulla ruota anteriore e su quella posteriore. Non oltrepassate per nessun motivo il massimo peso ammissibile e i carichi sugli assi. Il massimo peso complessivo ammissibile risulta dai seguenti pesi:
  - Motocicletta pronta per il funzionamento e con serbatoio pieno
  - Bagagli
  - Conducente e passeggero con indumenti protettivi e caschi.
- Seguire le istruzioni di rodaggio.

Rodaggio

Le superfici dei pezzi di un motore nuovo, per quanto sottoposte ad una lavorazione di precisione, risultano comunque meno lisce delle superfici di pezzi che scorrono già da tempo tra di loro. Ogni motore quindi deve essere rodato e per questo durante i primi 1000 chilometri non deve essere portato fino al limite massimo della sua potenza. Durante i primi 1000 chilometri il veicolo deve essere rodato a carico basso ma alternante. Il regime massimo non deve superare i 4800 giri/min. Solo dopo i primi 1000 chilometri il motore può essere tirato fino alla marcatura rossa del contagiri (8500 giri/min). Numeri di giri superiori a quelli summenzionati ed elevati numeri di giri a motore freddo influiscono negativamente sulla durata del motore.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Abbigliatevi in modo adeguato quando utilizzate la motocicletta. I motociclisti avveduti guidanti una KTM portano sempre un casco, stivali, guanti e un giubbotto, che si tratti di viaggi di un giorno o solo di brevi percorsi. Gli indumenti prottetivi dovrebbero essere vistosi affinché il motociclista venga rico nosciuto presto dagli altri utenti del traffico. Naturalmente anche il passeggero necessita dei relativi indumenti protettivi.
- Durante i vostri viaggi accendente sempre il faro, affinché gli altri utenti del traffico vi possano vedere per tempo.
- Non guidate dopo il consumo di bevande alcoliche.
- Utilizzare esclusivamente gli accessori originali rilasciati dalla KTM. I rivestimenti frontali, per esempio possono influenzare negativamente il comportamento su strada della moto a velocità elevate. Anche baglagi, serbatoi supplementari ecc. influenze negative sul comportamento su strada della moto a causa della diversa ripartizione del peso.
- La ruota anteriore e quella posteriore devono essere munite di pneumatici dallo stesso tipo di profilo.
- Osservate le norme del traffico, guidate in modo difensivo e previdente onde riconoscere i pericoli il piÙ presto possibile.
- AdeguaTe la velocità di guida alle condizioni ed alle vostre capacità di guida.
- Guidate con prudenza su strade o terreni sconosciuti
- Sostituite a tempo debito la visiera o il lenti degli occhiali. In caso di controluce si è praticamente ciechi se la visiera o gli occhiali presentano graffiature.
- Parcheggiate la motocicletta sempre su fondo solido e piano.
- Non lasciare mai la motocicletta incustodita se il motore è acceso.



Controllo prima di ogni messa in funzione

Per poter usare la motocicletta è necessario che questa si trovi in uno stato tecnico perfetto. Nell'interesse della sicurezza di marcia sarebbe opportuno abituarsi a procedere ad una verifica generale della motocicletta prima di ogni messa in funzione.

In questa occasione dovrebbero essere eseguiti i seguenti controlli:

1 CONTROLLARE IL LIVELLO D'OLIO DEL MOTORE
Quantitativi troppo esigui di olio del motore portano ad usura precoce e, in seguito, a danneggiamenti del motore.

2 CARBURANTE
Verificare la quantità di carburante trovantesi nel serbatoio

3 CATENA
Una catena troppo lenta può cadere dai pignoni, una catena soggetta a forte usura può strapparsi e una catena non lubrificata causa un'usura eccessiva della catena e dei pignoni.

4 PNEUMATICI
Controllare l'eventuale presenza di danni. Pneumatici che presentano tagli o rigonfiamenti devono essere sostituiti. La profondità del profilo deve corrispondere alle norme di legge. Va verificata anche la pressione d'aria. Poco profilo e pressione d'aria non adeguata peggiorano il comportamento su strada.

5 FRENI
Verificare il funzionamento, controllare il livello del liquido freni. I recipienti sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di pastiglie del freno consumate. Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. Fate controllare il sistema di frenatura da un'officina specializzata della KTM, dato che è possibile che venga a mancare il funzionamento dei freni.
Occorre controllare inoltre lo stato dei tubi flessibili dei freni e lo spessore delle pastiglie.
Controllare corsa a vuota e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni.

⚠ ATTENZIONE ⚠

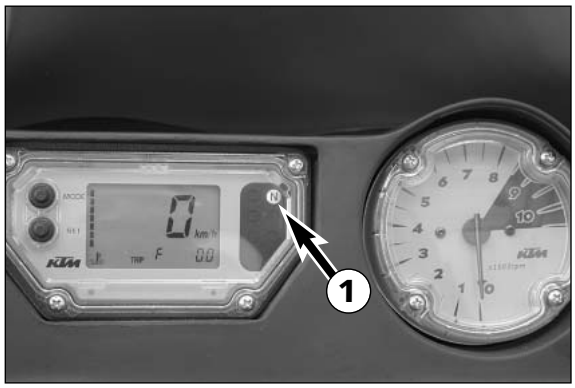
SE LO SFORZO ALLA LEVA FRENO ANTERIORE OPPURE AL PEDALE DEL FRENO RISULTASSE MINIMO, POTREBBE ESISTERE UN DIFETTO NELL'IMPIANTO FRENANTE. IN QUESTO CASO É OPPORTUNO FAR VERIFICARE IL MOTOCICLO DA UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.

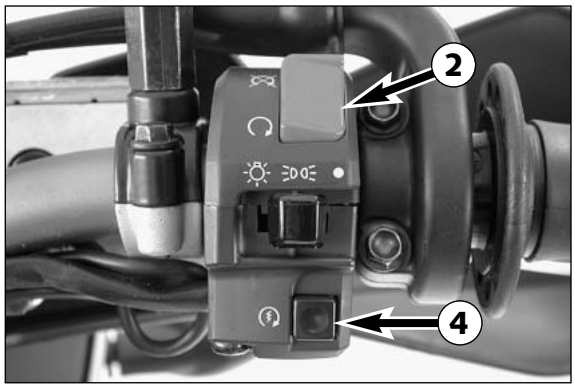
6 COMANDI A CAVO FLESSIBILE
Controllare la regolazione e il funzionamento regolare di tutti i comandi a cavo flessibile.

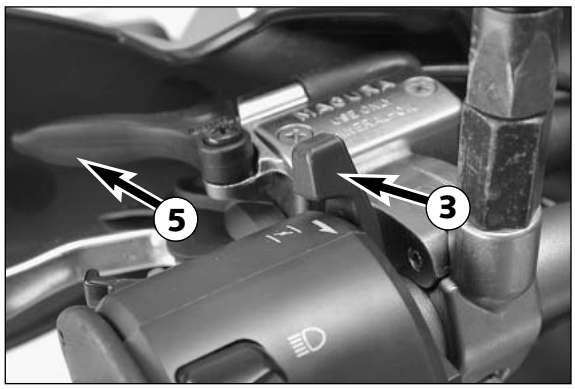
7 LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
Verificare il livello del liquido di raffreddamento a motore freddo.

8 IMPIANTO ELETTRICO
Controllare il funzionamento dei fari, della luce di posizione, del fanalino posteriore, della luce d'arresto, dei lampeggiatori, delle spie di controllo e dell'avvisatore acustico.

9 BAGAGLI
Se portate con voi bagagli controllatene l'adeguato fissaggio.







Avviamento a motore freddo

1 Aprire il rubinetto del carburante.
2 Inserire la chiavetta d'accensione in posizione ❍
3 Mettere il cambio in folle (s'illumina la spia di controllo verde **N** ❶)
4 Posizionare l'interruttore di arresto d'emergenza ❷ (il simbolo ⊠ deve essere visibile)
5 Azionare la leva dell'aria ❸
6 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento ❹
7 Quando il motore parte, la leva dell'aria deve essere leggermente ritirata appena il motore comincia a funzionare in modo irregolare.
8 Senza accelerare togliere il motociclo dal cavalletto
9 Prima di partire, accendere la luce.

⚠ ATTENZIONE ⚠

– Quando volete avviare il motore con il pedale d'avviamento, indossate sempre degli stivali onde evitare lesioni.
– Non avviate il motore in un locale chiuso e neanche lasciatelo acceso in tali locali. I gas di scarico sono tossici e posson o portare allo svenimento e persino alla morte. In caso di funzionamento del motore assicuratevo sempre di un'aerazione sufficiente.

! AVVERTIMENTO !

– Avviare al massimo 5 secondi di seguito. Fino al prossimo tentativo di avviamento attendere almeno 5 secondi.
– Non fate salire di giri il motore freddo. Ciò potrebbe causare dei danni al motore, perché il pistone si riscalda e, conseguentemente, si dilate più rapidamente del cilindro raffreddato ad acqua. Fate sempre riscaldare prima il motore da fermi ovvero fatelo riscaldare ad un numero di giri basso.

SE ALL'AZIONAMENTO DEL PULSANTE DI AVVIAMENTO IL MOTORE NON GIRA:
Controllate
– se il cambio sia messo in folle
– se l'accensione sia azionata
– se il faro sia acceso
  – se di no, la batteria è scarica
  – se di si, procedete come descritto nel capitolo „Diagnosi dei difetti" oppure rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM

SE ALL'AZIONAMENTO DEL PULSANTE DI AVVIAMENTO IL MOTORE GIRA, MA NON PARTE:
Controllate
– se il rubinetto del carburante sia aperto
– se avete azionato la leva dell'aria
– se ci sia sufficiente carburante nel serbatoio
  – se di no, rabboccate con carburante
  – se di si, procedete come descritto nel capitolo „Diagnosi dei difetti" oppure rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM

INDICAZIONE:
Questo motociclo è dotato di una sicurezza nel sistema di avviamento. Il motore può essere avviato solo con il cambio in folle oppure con la leva frizione tirata.

SE ALL'AZIONAMENTO DEL PULSANTE D'AVVIAMENTO IL MOTORINO D'AVVIAMENTO ELETTRICO NON FA GIRARE IL MOTORE, BENCHÈ CI SIA ABBASTANZA CORRENTE:
– Tirare la leva del decompressore a mano ❺, avviare e rilasciare la leva

Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata

1 Aprire il rubinetto del carburante
2 Inserire la chiavetta (d'accensione in posizione ❍)
3 Mettere il cambio in folle (s'illumina la spia di controllo verde **N** ❶)
4 Posizionare l'interruttore di arresto d'emergenza ❷ (il simbolo ⊠ deve essere visibile)
5 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento ❹
6 Senza accelerare togliere il motociclo dal cavalletto
7 Prima di partire, accendere la luce

Rimedio in caso di motore „ingolfato"

All'avviamento dare tuto gas o rispettivamente sostituire la candela.

Avviamento del motore con il pedale di avviamento

Prima di avviare, chiudere assolutamente il cavalletto centrale o laterale per evitare danneggiamenti. Procedura di avviamento come descritta sopra e schiacciare energicamente il pedale di avviamento fino in fondo.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Per avviare il motore mettetevi sempre stivali da moto robusti per evitare eventuali lesioni. Potreste scivolare giù dal pedale o il motore potrebbe dare un contraccolpo al pedale avviamento e causare così lesioni a piede e gamba.
- Schiacciare sempre energicamente ed a fondo il pedale avviamento SENZA dare gas. Un avviamento poco energico ed a manopola gas aperta aumenta il rischio di un contraccolpo.

Partenza

Tirare la leva della frizione, innestare la 1ª marcia, lasciare lentamente la leva della frizione accelerando contemporaneamente.

⚠ ATTENZIONE ⚠

Prima di partire controllate sempre se il cavalletto principale è orientato in alto fino all'arresto. Se il cavalletto striscia per terra si potrebbe perdere il controllo della motocicletta.

Cambiare le marce, marciare

La 1ª marcia, con la quale marciate adesso, è la marcia di partenza e di salita. Se le circostanze lo permettono (traffico, pendenza) potete innestare marce superiori. Per fare questo togliere il gas, tirare contemporaneamente la leva della frizione, innestare la marcia successiva, lasciare la frizione e accelerare. Se è stata azionata la leva dell'aria, essa dovrà essere riportata una volta riscaldato il motore.

Dopo aver raggiunto la velocità massima girando al massimo la manopola comando gas, riportare quest'ultima 3/4 di gas; la velocità rimane quasi invariata ma il consumo di carburante si riduce notevolmente. Date sempre tanto gas quanto ne può sfruttare il motore in quel dato momento - azionando bruscamente la manopola comando gas si aumenta il consumo.

Per tornare in marce inferiori frenare se necessario togliendo contemporaneamente il gas, tirare la leva della frizione e innestare una marcia inferiore, lasciare leggermente la frizione e accelerare o procedere a nuovo cambio di marcia.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Evitare brusche variazioni dei carichi in curva e su strada bagnata o scivolosa. La motocicletta potrebbe facilmente sfuggire al controllo.
- Durante il viaggio non mettere mai l'interruttore di accensione in posizione ⊗ o 🔒
- Non tentare di variare le impostazioni durante la guida. Questo potrebbe distogliervi dal traffico e farvi perdere il controllo della motocicletta.
- Dopo ogni caduta la moto deve essere controllata come prima di ogni messa in funzione.

! AVVERTIMENTO !

- Numeri di giri elevati a motore freddo si ripercuotono negativamente sulla durata d'esercizio del motore. E' pertanto preferibile, prima di lanciare il motore a pieno regime, riscaldarlo percorrendo qualche chilometro in campo di velocità medio. Il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio appena i radiatori diventano caldi.
- Passate alla marcia superiore al più tardi quando il motore ha raggiunto il numero di giri di 8500/min
- Non passate mai a tutto gas in una marcia inferiore. Il motore viene portato ad un numero di giri eccessivo e vengono danneggiate le valvole. Inoltre si potrebbe perdere facilmente il controllo della motocicletta in seguito al bloccaggio della ruota posteriore.
- Se durante la guida s'accende la spia rossa d'avvertimento per la temperatura del liquido di raffreddamento, ciò indica un difetto nel sistema di raffreddamento. In questo caso fermatevi subito e spegnete il motore. Se proseguite nonostante sia accesa la spia d'avvertimento, rischiate un danno al motore.
  - Coprite con un panno il tappo del radiatore, apritelo lentamente per far uscire la sovrappressione dal sistema di raffreddamento – ATTENZIONE - PERICOLO DI SCOTTATURE! – e controllate il livello del liquido di raffreddamento.
  - Proseguite solo se vi è sufficiente liquido nel sistema di raffreddamento. Recatevi comunque al più presto possibile da un'officina specializzata KTM per far eliminare il difetto.
- In caso di vibrazioni anormali durante il funzionamento verificare se le viti di fissaggio del motore sono ben serrate.
- Se durante la guida si manifestano dei rumori anomali, arrestatevi subito, spegnete il motore e mettetevi in contatto con un'officina specializzata KTM.

Frenare

Togliere il gas e frenare contemporaneamente con il freno a mano ed il freno a pedale. Su fondi sabbiosi, bagnati da pioggia o scivolosi deve essere azionato soprattutto il freno della ruota posteriore. Frenate sempre con delicatezza, il bloccaggio delle ruote porta a sbandare o a cadere. Innestate anche marce inferiori in funzione della velocità.

In occasione di lunghi percorsi in discesa sfruttate l'effetto frenante del motore. Per fare ciò tornate in 1a o in 2a marcia, senza però salire eccessivamente di giri. In questo modo dovete frenare molto meno e i freni non si surriscaldano.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- In caso di pioggia o dopo il lavaggio della motocicletta l'azione frenante può essere ritardata a causa dei dischi freno bagnati. Azionare i freni finché sono asciutti.
- Anche guidando su strade sporche o cosparse di sale i freni possono reagire con ritardo. Azionare i freni finché sono puliti.
- All'atto di frenare il disco, le pastiglie, la pinza ed il liquido del freno si riscaldano. Più queste parti sono calde, più è debole l'effetto di frenatura. Nel caso estremo può non funzionare tutto il sistema di frenatura.
- Con dischi freno sporchi si verifica una maggior usura delle pastiglie ed anche dei dischi freno stessi.

Arresto e parcheggio

Frenare la motocicletta e mettere il cambio in folle. Per spegnere il motore spegnere l'accensione. Chiudere il rubinetto del carburante, parcheggiare su terreno solido e bloccare la motocicletta con il bloccasterzo.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Durante il funzionamento le motociclette producono molto calore. Il motore, i radiatori, l'impianto di scarico, i dischi dei freni nonché gli ammortizzatori possono diventare molto caldi. Non toccate queste parti dopo aver messo in funzione il motore e posteggiate la motocicletta in un luogo dove è improbabile che i pedoni la tocchino bruciandosi.
- Non parcheggiate mai la moticicletta in luoghi dove c'è il pericolo d'incendio per erba secca o altri materiali facilmente infiammabli.

! AVVERTIMENTO !

- Parcheggiare la moto sul cavalletto centrale in modo che non si possa ribaltare (fondo solido ed orizzontale).
- A motore spento non lasciare mai accesa la luce di posizione per più di 3 ore! Se rimane accesa per più tempo, il motore non può più essere avviato con l'avviamento elettrico.
- Quando la motocicletta viene parcheggiata deve essere chiuso il rubinetto del carburante. Se non viene chiuso, il carburatore potrebbe tracimare e potrebbe penetrare carburante nel motore.
- Togliete sempre la chiave di accensione quando parcheggiate la motocicletta per evitare che persone non autorizzate la possano mettere in moto.

INDICAZIONI SUL CAVALLETTO PRINCIPALE:
Per poter posizionare la motocicletta sul cavalletto principale con il minimo sforzo possibile raccomandiamo di procedere come segue:

a) Premere il cavalletto principale sul suolo con il piede
b) Orientare il pedale di avviamento verso l'esterno e tirare indietro la motocicletta obliquamente (vedi illustrazione).

Accertarsi che il terreno sia solido e che la posizione di parcheggio sia stabile.

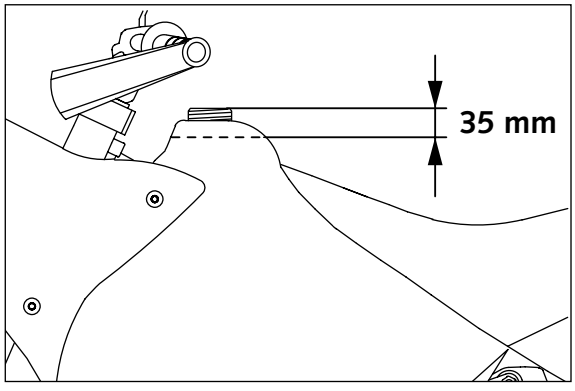
Rifornimento carburante

Il motore LC4 richiede carburante super con almeno 95 ROZ.

! AVVERTIMENTO !

- Utilizzate solo benzina super senza piombo con 95 ROZ. Non usare assolutamente benzina con un numero di ottano inferiore a 95, perché può provocare danni al motore.
- Al rifornimento non dovrebbe giungere del carburante su parti verniciate. All'occorrenza pulire subito con un panno. Il carburante fa diventare la vernice trasparente gialla.

Il carburante si dilata in caso di riscaldamento. Quindi non riempite il serbatoio fino all'orlo superiore (vedi schizzo).



⚠ ATTENZIONE ⚠

La benzina è facilmente infiammabile e tossica. Maneggiando la benzina si adotti la massima cautela. Non fate il pieno di benzina nelle vicinanze di fiamme aperte o sigarette accese. Spegnete sempre il motore per fare benzina. Fate attenzione a non versare benzina sul motore o sul tubo di scappamento. Eliminare immediatamente con un panno la benzina versata. Qualora la benzina dovesse venire ingoiata o spruzzata negli occhi occorre recarsi immediatamente da un medico.

TABELLA LUBRIFICATIONE E MANUTENZIONE

640 LC4 ADVENTURE

	Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!	1° tagliando dopo 1000 km	2° tagliando a 5000 km, poi ogni 5000 km o min. 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senze pieghe delle tubazioni olio	●	●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km		●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
	Controllo serraggio viti motore accessibili dall'esterno	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffietto filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●	●
	Controllo funzionamento ventilatore del radiatore		●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico	●	●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe,regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi		●
	Controllo orientamento faro		●
	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, spie di controllo, illuminazione tachimetro, clacson, interruttore cavalletto lat., interruttore frizione, interruttore di sicurezza,)	●	●
	Controllo serraggio viti e dadi	●	●
FRENI	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
	Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni	●	●
	Controllo/regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale freno	●	●
	Controllo serraggio viti dell'impianto freni	●	●
CICLISTICA	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore		●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella	●	●
	Controllo supporto forcellone	●	●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●	●
	Lubrificazione controleva		●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●	●
RUOTE	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena e guide catena	●	●
	Controllo applicazione di Loctite e sede fissa di pignone e corona catena	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi		●

IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CONSIGLIATI CHE POSSONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA SEPARATA

	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella	●	
Manutenzione completa ammortizzatore		●
Manutenzione completa controleva		●
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta	●	
Pulizia e taratura carburatore	●	
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto	●	
Trattamento allacciamenti batteria con spray di contatto	●	
Sostituzione liquido freni	●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 KM VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA!

LA PERCORRENZA PER GLI INTERVALLI DI MANUTENZIONE NON DOVREBBE ASSOLUTAMENTE ESSERE SUPERATA DI 500 KM.
I LAVORI DI MANUTENZIONE DELL'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM NON SOSTITUISCONO I LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DEL PILOTA!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA				
	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	1 x anno
Controllo livello olio	●			
Controllo livello liquido freni	●			
Controllo usura pastiglie	●			
Controllo funzionamento impianto luci	●			
Controllo funzionamento clacson	●			
Lubrificazione e regolazione cavi di comando e nippli		●		
Spurgo regolare gambe forcella			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena	●	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria (a seconda del grado di sporcizia)			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
Controllo scorrevolezza di tutti gli organi di comando	●			
Controllo effetto frenante	●	●		
Trattamento parti di metallo lucido (tranne impianto freni e scarico) con anticorrosivi a base di cera		●		
Trattamento blocchetto accensione/bloccasterzo ed interruttore luci con spray di contatto		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●

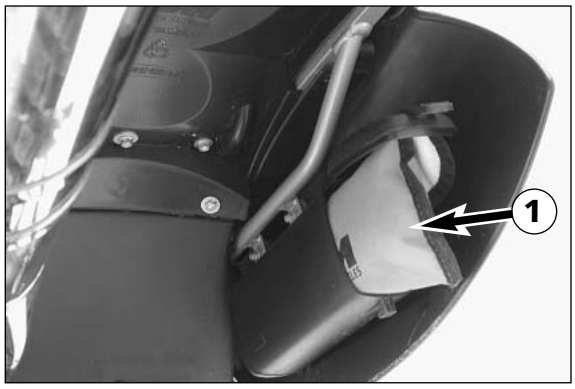
MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE

⚠ **ATTENZIONE** ⚠

TUTTI I LAVORI DI MANUTENZIONE E REGOLAZIONE CONTRASSEGNATI CON UN * RICHIEDONO CONOSCENZE SPECIALISTICHE. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA SICUREZZA FATE ESEGUIRE QUESTI LAVORI PRESSO UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM! IL PERSONALE APPOSITAMENTE ADDESTRATO ESEGUIRÀ IN MODO NELLA MANIERA OTTIMALE LA MANUTENZIONE DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA.

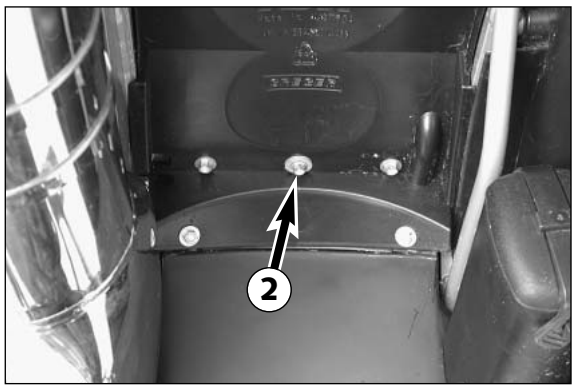
! **AVVERTIMENTO** !

- Per il lavaggio della motocicletta se possibile non usate un getto ad alta pressione, perchè altrimenti l'acqua potrebbe penetrare nei cuscinetti, nel carburatore, nel connettori elettrici ecc.
- trasportando la vostra KTM assicurate che essa sia ben tenuta in posizione verticale mediante espansori o altri dispositivi meccanici di fissaggio e che il rubinetto della benzina sia su off. Se la motocicletta dovesse cadere può fuoriuscire benzina dal carburatore o dal serbatoio.
- Non utilizzate rosette dentate o rondelle elastiche per le viti di fissaggio del motore, perché potrebbero penetrare in parti del telaio ed allentarsi quindi in continuazione. Utilizzate dadi autobloccanti.
- Prima di iniziare i lavori di manutenzione lasciate raffreddare la motocicletta in modo da evitare ustioni.
- Smaltire regolarmente oli, grassi, filtri, carburanti, detergenti, liquido freni, liquido di raffreddamento, ecc. Rispettate le rispettive normative vigenti nel vostro paese. Rispettate anche le relative disposizioni di sicurezza quando maneggiate queste sostanze.
- Liberatevi dell'olio vecchio in modo regolare ! Non versate in nessun caso l'olio vecchio nella canalizzazione o nella natura. 1 litro di olio inquina 1,000.000 di litri di acqua.
- Quando svitate dadi autobloccanti, questi vanno sempre sostituiti da dadi nuovi.
- Quando svitate viti o dadi assicurati con Loctite, questi vanno rimontati e assicurati nella stessa maniera di prima, a questo proposito vedi Dati Tecnici – Coppie di serraggio a pagina 48.



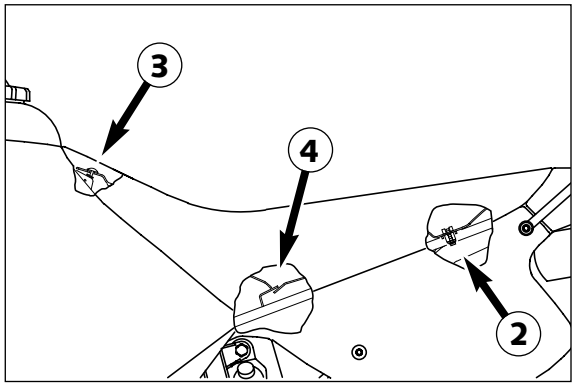
Borsa attrezzi

Gli attrezzi ❶ sono contenuti nella borsa attrezzi sotto la fiancatina destra.

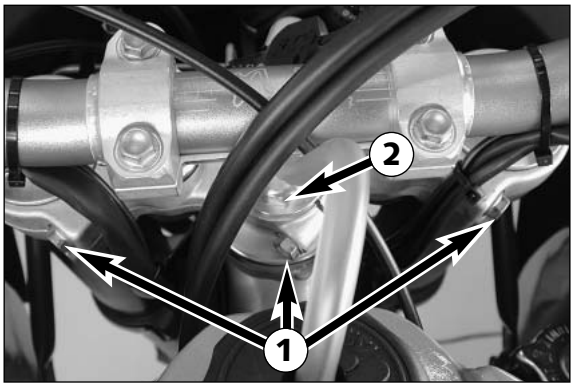


Smontaggio sella

Togliere la vite ❷ sul lato inferiore del parafango. Sollevare la parte posteriore della sella, tirarla indietro e sganciarla dalla vite ❸.



Per il montaggio agganciare la sella alla vite a testa bombata, appoggiare la parte posteriore della sella e spingere la sella in avanti premendola, se necessario, leggermente nella parte centrale, affinché la guida di sostegno ❹ s'agganci alla sella. Fissare la sella con la vite.



Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco*

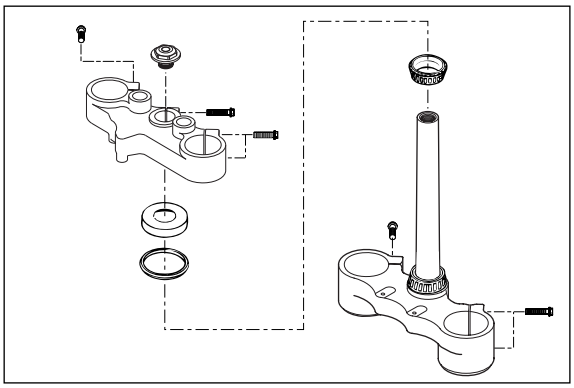
Controllare periodicamente il gioco dei cuscinetti di sterzo. Per il controllo, sollevare la ruota anteriore e muovere avanti ed indietro la forcella. Per la registrazione, svitare le cinque viti ❶ della testa della forcella ed agire sul perno di chiusura ❷, serrandolo fino a quando non vi è più del gioco. Con un martello di plastica battere leggermente sulla testa della forcella per scaricare la tensione sugli steli e stringere le 5 viti di serraggio con 15 Nm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

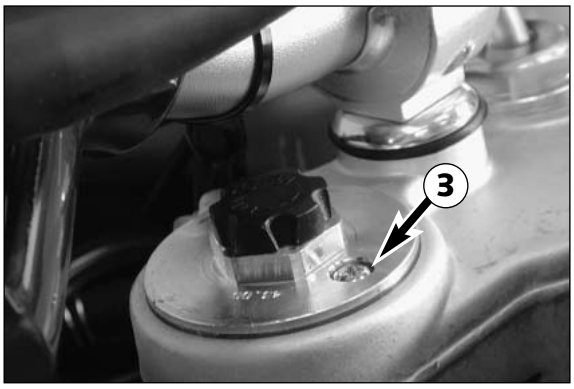
SE I CUSCINETTI DI STERZO NON SONO ESENTI DA GIOCO IL COMPORTAMENTO SU STRADA SARÀ IRREGOLARE. SI POTREBBE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTO.

! AVVERTIMENTO !

SE I CUSCINETTI DI STERZO NON SONO PRIVI DI GIOCO NEI CUSCINETTI DI STERZO VENGONO DISTRUTTI I CUSCINETTI ED IN SEGUITO LE SEDI DEI CUSCINETTI.



I cuscinetti di sterzo devono essere reingrassati almeno una volta all'anno (p.es. Motorex Long Therm 2000).



Vite di sfiato forcella telescopica

Ogni tanto aprire le viti di sfiato ❸ di alcuni giri per far uscire un'eventuale sovrappressione dall'interno della forcella. A questo scopo posizionare la moto su un cavalletto di modo che la ruota anteriore non tocchi più terra. Se la motocicletta viene usata prevalentemente su strada, è sufficiente eseguire questa operazione in occasione della manutenzione periodica.

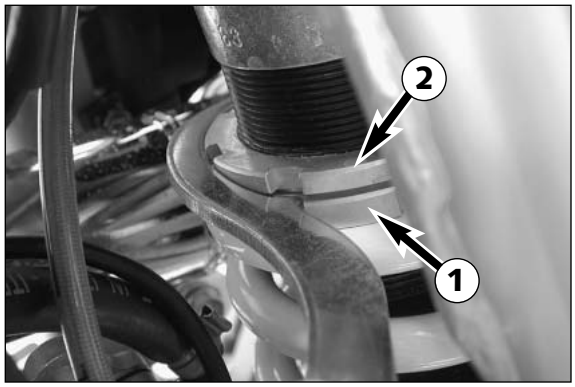
! AVVERTIMENTO !

PRESSIONE TROPPO ALTA ALL'INTERNO DELLA FORCELLA PUÒ PROVOCARE MANCANZE DI TENUTA ALLA FORCELLA. SE LA VOSTRA FORCELLA PRESENTA UNA MANCANZA DI TENUTA, ALLENTATE LE VITI DI SFIATO PRIMA DI FAR SOSTITUIRE GLI ELEMENTI DI TENUTA.

Pulizia raschiapolvere forcella telescopica

I raschiapolvere ❹ devono raschiare polvere e sporco grosso dagli steli forcella. Però con il tempo può giungere dello sporco anche dietro i raschiapolvere. Se questo non viene rimosso, gli anelli paraolio, che si trovano dietro, possono perdere la tenuta.
Con un cacciavite levare i raschiapolvere dai tubi esterni e spingerli in basso.

Pulire con cura i raschiapolvere, i tubi esterni e gli steli ed oliarli bene con spray al silicone o con olio motore. Infine spingere a mano i raschiapolvere nei tubi esterni.



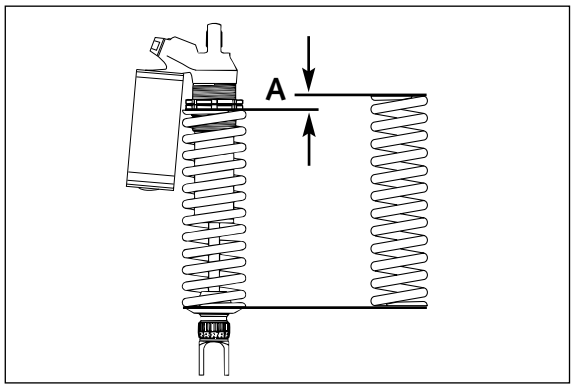
Variazione precarico molla ammortizzatore

Dalla KTM l'ammortizzatore è registrato per l'impiego senza passeggero e per un peso del pilota di ca. 75 kg. Se volete portare un passeggero oppure se pesate molto di più o molto di meno di 75 kg, dovreste aggiustare adeguatamente il precarico della molla ❹. Esso può essere variato con poche operazioni manuali.

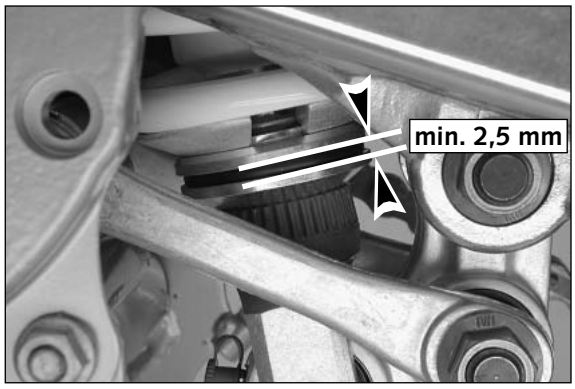
INDICAZIONE:

– Prima di variare il precarico molla dovreste notarvi la regolazione base - per esempio quante spire di filettatura sono visibili sopra l'anello di regolazione.
– Ad 1 giro dell'anello di regolazione ❶ il precarico molla varia di 1,75 mm.

Con la chiave a falce contenuta nella borsa attrezzi allentate la ghiera di bloccaggio ❷. Con l'anello di regolazione ❶ aggiustate il precarico della molla e stringete di nuovo la ghiera di bloccaggio.



REGOLAZIONE DI BASE - PRECARICO MOLLA:
WP 0118X726.....A = 27mm



Controllo dell'anello di gomma ammortizzatore

Sull'ammortizzatore è montato un antivibratore sotto forma di anello di gomma, il quale con il passare del tempo viene compresso, comportando di conseguenza una riduzione dell'effetto smorzante.

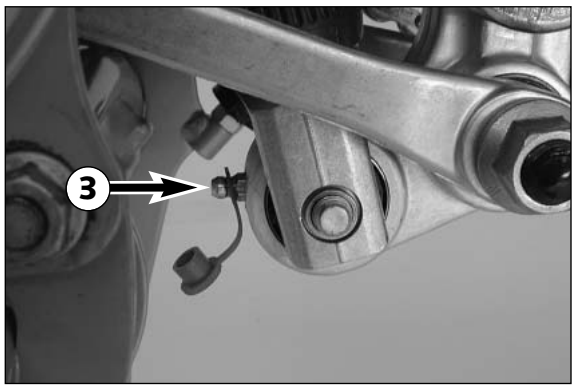
Misurare la larghezza dello spazio tra i due dischi in diversi punti della circonferenza, questa dovrà misurare almeno 2,5mm. Qualora il limite di usura dovesse esser stato superato occorrerà far sostituire l'anello in gomma in un'officina specializzata KTM.

! AVVERTIMENTO !

SE NON SI PROVVEDE TEMPESTIVAMENTE ALLA SOSTITUZIONE DELL'ANELLO IN GOMMA, SI POSSONO VERIFICARE DANNI ALL'AMMORTIZZATORE.

⚠ ATTENZIONE ⚠

L'UNITÀ AMMORTIZZANTE DELL'AMMORTIZZATORE È RIEMPITA DI AZOTO AD ALTA COMPRESSIONE. TENTANDO DI SMONTARE L'AMMORTIZZATORE AUTONOMAMENTE O DI SVOLGERE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE CI SI POSSONO PROCURARE GRAVI LESIONI.

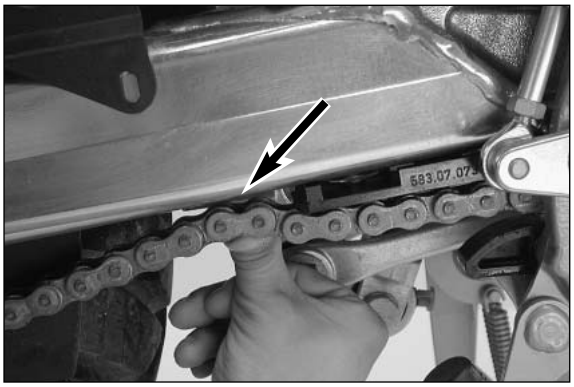


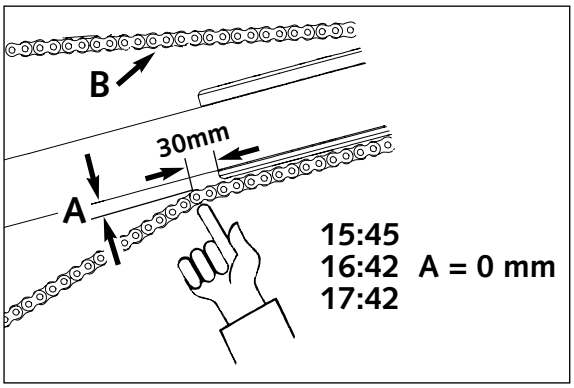
Lubrificazione leveraggio ammortizzatore

I cuscinetti della leva a squadra devono essere lubrificati regolarmente. A tal fine sulla leva a squadra è montato un ingrassatore ❸.

! AVVERTIMENTO !

DOPO OGNI LAVAGGIO DEL MOTOCICLO PROVVEDERE A LUBRIFICARE I PUNTI SOPRAINDICATI, ONDE ESPELLERE L'ACQUA EVENTUALMENTE INFILTRATA.



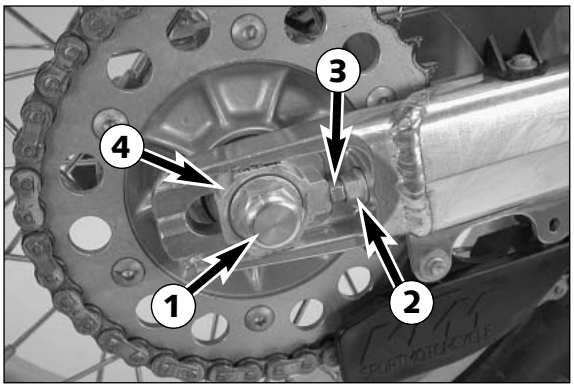


Controllare la tensione della catena

Posizionare la motocicletta sul cavalletto principale o laterale
Mettere il cambio in folle
Per il controllo posizionare la motocicletta sul cavalletto principale oppure sollevarla da terra per togliere il carico dalla ruota posteriore.
Premere la catena verso l'alto ca. 30 mm dietro il pattino guida catena finché il ramo superiore della catena risulta teso (vedi illustrazione).
La distanza ❹ tra catena e forcellone dovrebbe ora essere di 0 mm.
Il ramo superiore della catena ❸ deve essere teso (vedi schizzo).
Se necessario, regolarne la tensione.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Se la tensione della catena è eccessiva si determina un carico aggiuntivo per i componenti del sistema di trasmissione secondario (catena, pignoni catena, cuscinetti del cambio e del supporto dei pignoni) che oltre ad accelerare l'usura può comportare la rottura della catena.
- Se invece la tensione della catena è insufficiente, questa può uscire dai rocchetto e bloccare la ruota posteriore o causare danni al motore.
- In entrambi i casi si può facilmente perdere il controllo della motocicletta.

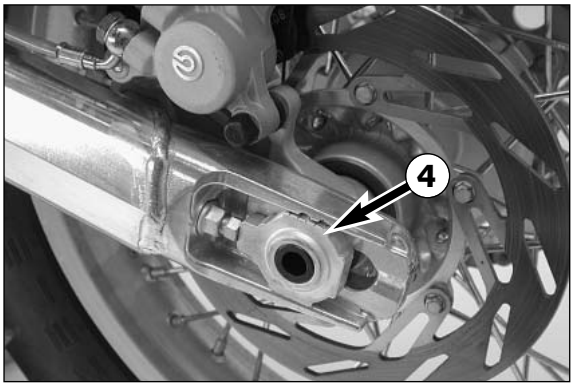


Correzione tensione catena

Allentare il dado con spallamento ❶, allentare i controdadi ❷ e girare le le viti di regolazione ❸ a destra ed a sinistra della stessa misura. Serrare i controdadi ❷.
Prima di bloccare il perno ruota controllare che i tendicatena ❹ siano adiacenti alle viti di regolazione e che la ruota posteriore sia allineata con la ruota anteriore.
Serrare il dado con spallamento ❶ con 80 Nm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

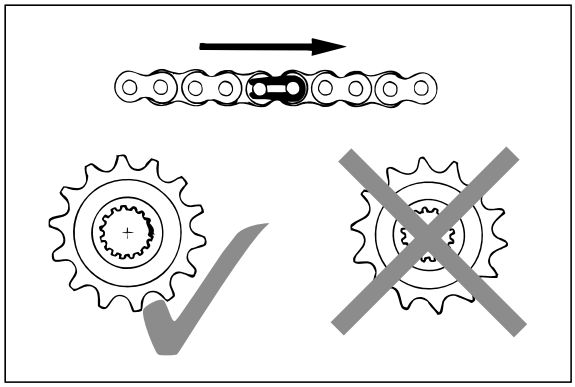
Stringere il dado a colletto con la coppia di serraggio prescritta. Un perno ruota allentato può comportare una tenuta di strada instabile.



AVVERTENZA:
Grazie al largo campo di regolazione dei tendicatena (32 mm) è possibile adottare con la stessa lunghezza della catena diverse trasmissioni finali. I tendicatena ❹ possono essere girati di 180°.

! AVVERTIMENTO !

Montare i tendicatena sempre allineati nella stessa posizione.



Manutenzione catena

La manutenzione della catena con X-ring è ridotta al minimo. Il miglior modo per pulirla è l'uso di abbondante acqua. Mai usare spazzole o solventi per pulire la catena. Quando la catena è asciugata, si può utilizzare uno spray per catene specialmente (Motorex Chainlube Racing) adatto per catene con X-ring.

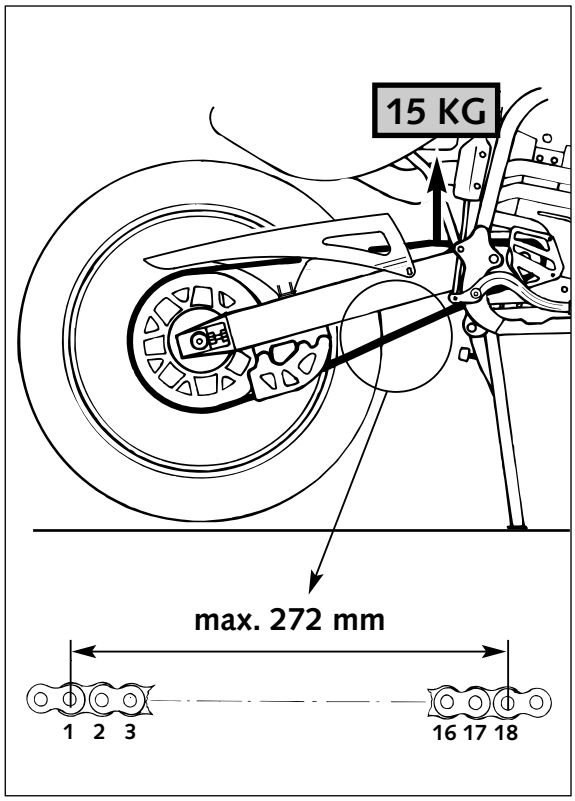
⚠ ATTENZIONE ⚠

FARE IN MODO CHE IL LUBRIFICANTE NON RAGGIUNGA IN NESSUN CASO NÉ IL PNEUMATICO POSTERIORE NÉ IL DISCO DEL FRENO, ALTRIMENTI L'ADERENZA AL SUOLO DEL PNEUMATICO E L'AZIONE DEL FRENO POSTERIORE SI RIDURREBBERO NOTEVOLMENTE E SI POTREBBE FACILMENTE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.

! AVVERTIMENTO !

AL MONTAGGIO DEL GIUNTO CATENA LA PARTE CHIUSA DEVE SEMPRE TROVARSI NEL SENSO DI MARCIA.

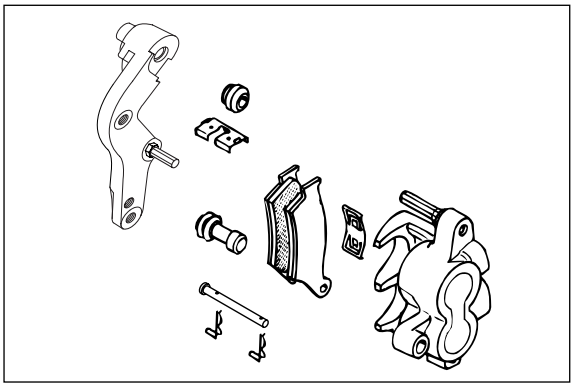
Controllare sempre anche l'usura dei pignoni e dei pattini guida.
Se necessario, sostituire questi particolari.

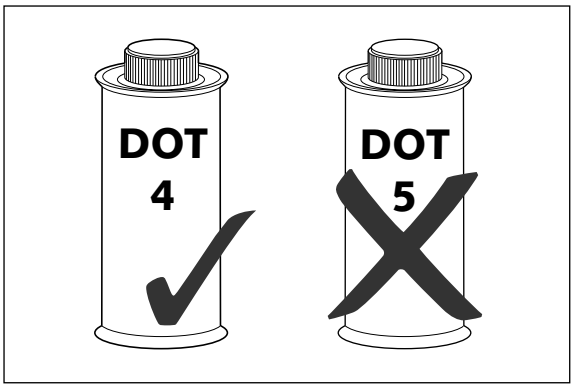


Usura della catena

Per controllare lo stato di usura della catena seguire attentamente le seguenti istruzioni: Mettere il cambio in folle, tirare il ramo superiore della catena verso l'alto con una forza di 10 - 15 chilogrammi (vedere la figura). A questo punto misurare la distanza di 18 rulli sul ramo inferiore della catena. Al più tardi se la distanza dovesse misurare 272 mm bisognerebbe sostituire la catena. Le catene non si usurano sempre in modo uniforme, per questo motivo bisognerebbe ripetere la misurazione in diversi punti della catena.

INDICAZIONE: Quando viene montata una catena nuova, si raccomanda di sostituire anche i pignoni. Catene nuove si usurano più velocemente su pignoni vecchi e usurati.





Indicazioni di base per i freni a disco KTM

PINZE:
L'alloggiamento delle pinze di questa serie di modelli è "flottante", esse cioè non sono solidali al loro supporto. La compensazione laterale consente sempre un'appoggio ottimale delle pastiglie sui dischi. Le viti del supporto pinza freno vanno assicurate con Loctite 243 e serrate con 25 Nm.

PASTIGLIE:
Le motociclette vengono fornite con pastiglie organiche e sono tipizzate con queste pastiglie. Queste pastiglie coprono quasi tutti i campi di impiego della motocicletta. Solo per un impiego sportivo del motociclo in condizioni molto sporche raccomandiamo l'uso di pastiglie sinterizzate. Si consideri tuttavia che le pastiglie sinterizzate non sono tipizzate. Inoltre possono causare un maggior grado di usura sui dischi del freno.

⚠ ATTENZIONE ⚠

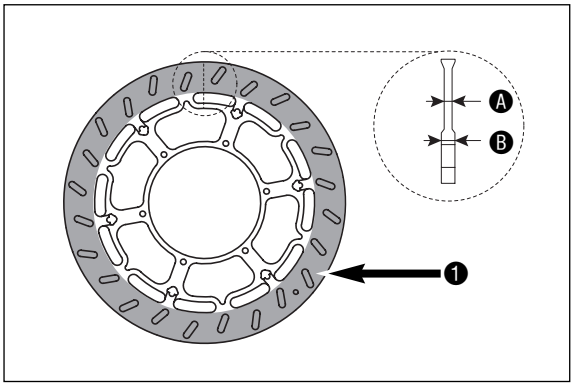
SPESSO LE PASTIGLIE DISPONIBILI NEL COMMERCIO DI ACCESSORI NON SONO AMMESSI ALL'IMPIEGO STRADALE DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA KTM. LA COSTRUZIONE ED IL COEFFICIENTE DI ATTRITO DELLE PASTIGLIE E QUINDI ANCHE IL LORO POTERE FRENANTE POSSONO DEVIARE NOTEVOLMENTE DALLE PASTIGLIE ORIGINALI KTM. SE UTILIZZATE PASTIGLIE DIVERSE DA QUELLE DI PRIMO MONTAGGIO, NON È GARANTITO CHE SIANO OMOLOGATE PER L'USO STRADALE. IN TAL CASO LA VOSTRO MOTOCICLETTA NON CORRISPONDE PIÙ ALL'OMOLOGAZIONE STRADALE E LA GARANZIA DECADE.

RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI:
I recipienti di liquido freni del freno anteriore e posteriore sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di ceppi del freno consumati. Se il livello del liquido freno scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie dei freni.

LIQUIDO FRENI:
Gli impianti frenanti delle motociclette KTM sono riempiti di liquido freni DOT 4 (Motorex Brake Fluid Dot 4). Il liquido per freni DOT 4 è a base di etere glicolico ed è color ambra. Per il rabbocco utilizzare sempre liquido freni DOT 4 o DOT 5.1.

⚠ ATTENZIONE ⚠

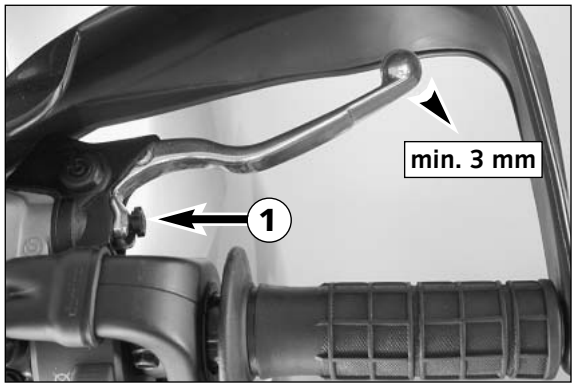
NON UTILIZZARE ASSOLUTAMENTE DEL LIQUIDO FRENI DOT 5. QUESTO È BASATO SU OLIO SILICONICO ED È DI COLOR PORPORA. GUARNIZIONI E TUBI FLESSIBILI FRENO NON SONO CONCEPITI PER QUESTO TIPO DI OLIO.



DISCHI FRENO:
Con l'usura si riduce lo spessore dei dischi freno nella zona della superficie di contatto ❶ con le pastiglie. Nel punto più debole Ⓐ il disco freno può essere max. 0,4 mm più sottile della misura nominale Ⓑ. Misurare la misura nominale in un punto al di fuori della superficie di contatto con le pastiglie. Controllare l'usura in diversi punti.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- DISCHI FRENO CON UN'USURA SUPERIORE A 0,4 MM RAPPRESENTANO UN RISCHIO PER LA SICUREZZA. RAGGIUNTO IL LIMITE D'USURA, FATE SUBITO SOSTITUIRE IL DISCO FRENO.
- DI PRINCIPIO FAR ESEGUIRE RIPARAZIONI ALL'IMPIANTO FRENI DA UN'OFFICINA AUTORIZZATA KTM.



Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano

La corsa a vuoto alla leva freno a mano può essere variata con la vite di registro ❶. In questo modo la posizione del punto di pressione (la resistenza che diventa percepibile alla leva freno a mano, quando le pastiglie vengono pressate contro il disco del freno) può essere regolata per qualsiasi grandezza della mano.

! AVVERTIMENTO !

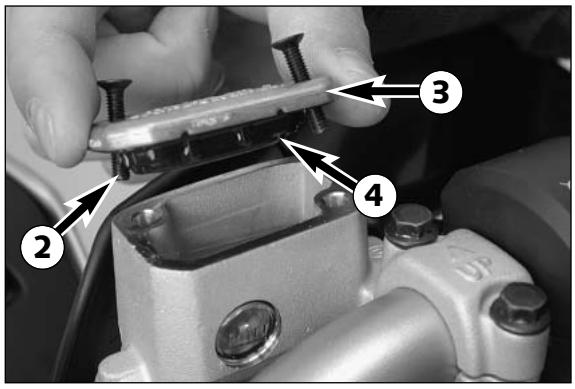
LA CORSA A VUOTO ALLA LEVA FRENO A MANO DEVE ESSERE DI ALMENO 3 MM. SOLO ALLORA IL PISTONE DEVE ESSERE MOSSO NELLA POMPA FRENO A MANO (PERCEPIBILE ALLA MAGGIORE RESISTENZA ALLA LEVA FRENO A MANO). SE MANCA QUESTA CORSA A VUOTO, SI FORMA DELLA PRESSIONE NEL SISTEMA DI FRENATURA E LA CONSEGUENZA PUÒ ESSERE UN MANCATO FUNZIONAMENTO DEL FRENO RUOTA ANTERIORE DOVUTO A SURRISCALDAMENTO.

Controllo livello liquido freno anteriore

Il serbatoio del liquido fa corpo unico con la pompa di comando posta sul manubrio ed è provvisto di una spia di ispezione: con serbatoio in posizione orizzontale, il livello del liquido non deve mai scendere sotto la mezzeria della spia.

⚠ ATTENZIONE ⚠

SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO FRENI SCENDE AL DI SOTTO DEL VALORE MINIMO, QUESTO INDICA PERDITE DEL SISTEMA DI FRENATURA O IL CONSUMO COMPLETO DELLE PLASTIGLIE DEL FRENO. RIVOLGERSI AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA.

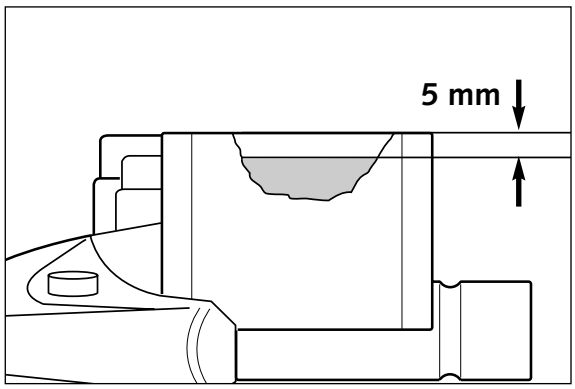


Rabbocco liquido freno anteriore*

Rimuovere le viti ❷ e togliere il coperchio ❸ e la membrana ❹.
Se necessario, smontare lo specchietto ed allentare la manopola comando gas. Portare la pompa del freno a mano in posizione orizzontale e rabboccare il liquido per freni DOT 4 (Motorex Brake Fluid DOT 4) fino a 5 mm sotto il bordo superiore del contenitore. Rimontare membrana, coperchio e viti. Lavare con acqua il liquido per freni che sia travasato o che si sia versato.

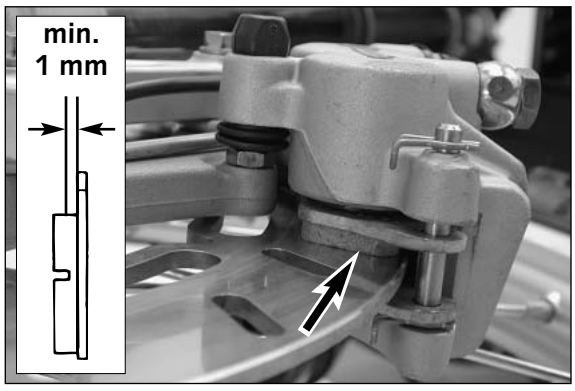
⚠ ATTENZIONE ⚠

- NON UTILIZZARE IN NESSUN CASO DEL LIQUIDO FRENI DOT 5 ! SI TRATTA DI UN LIQUIDO PER FRENI A BASE DI OLIO DI SILICONE ED È COLOR PORPORA. ESSO RICHIEDE L'IMPIEGO DI GUARNIZIONI E TUBI SPECIALI.
- CONSERVATE IL LIQUIDO FRENI FUORI PORTATA DEI BAMBINI.
- IL LIQUIDO FRENI PUÒ PROVOCARE IRRITAZIONI PELLE. NON PORTATELO A CONTATTO CON LA PELLE O CON GLI OCCHI. SE DOVESSE SPRUZZARE DEL LIQUIDO FRENI NEGLI OCCHI, SCIACQUATE ACCURATAMENTE CON ACQUA E CONSULTATE UN MEDICO.



! AVVERTIMENTO !

- NON PORTARE IL LIQUIDO FRENI A CONTATTO CON PARTI VERNICIATE, IL LIQUIDO FRENI CORRODE LA VERNICE !
- UTILIZZATE SOLO LIQUIDO FRENI PULITO DA UN CONTENITORE A TENUTA ERMETICA.



Controllo pastiglie freno anteriore

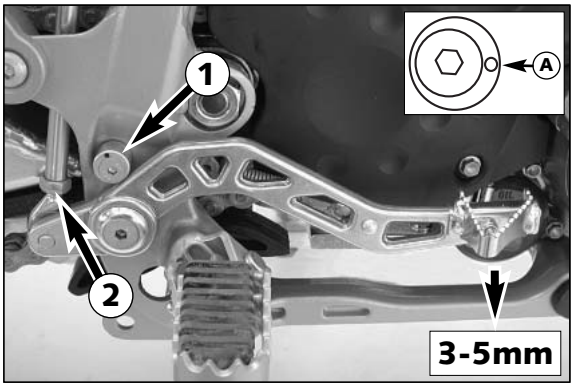
Le pastiglie del freno vanno controllate dal basso. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

AL PUNTO PIÙ SOTTILE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI NON DEVE ESSERE INFERIORE 1 MM, ALTRIMENTI SI POTREBBE VERIFICARE UN GUASTO AI FRENI. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA PROPRIA SICUREZZA FATE PERCIÒ SOSTITUIRE IN TEMPO LE PASTIGLIE.

! AVVERTIMENTO !

SE LE PASTIGLIE DEL FRENO VENGONO SOSTITUITE TROPPO TARDI COSICCHÈ ESSE RISULTANO PARZIALMENTE O COMPLETAMENTE CONSUMATE, LE PARTI IN ACCIAIO DELLE PASTIGLIE SFREGANO SUL DISCO. CIÒ COMPORTA UNA NOTEVOLE DIMINUTIONE DELL'EFFETTO FRENATE ED IL DETERIORAMENTO DEL DISCO DEL FRENO

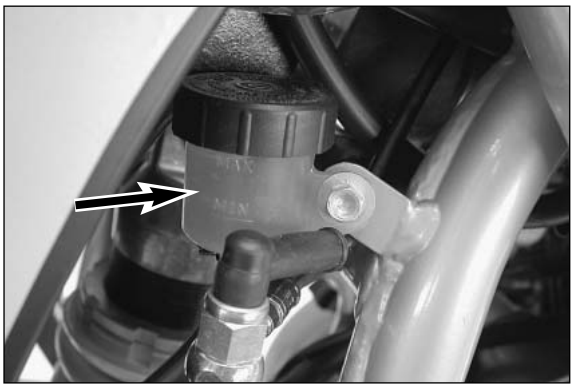


Modifica posizione base del pedale freno *

La posizione base del pedale freno può essere variata agendo sul rullino di fermo ❶, la regolazione della corsa a vuoto va effettuata invece con l'astina di comando pompa ❷. La corsa a vuoto della leva deve essere di 3-5 mm, misurata sul pedale; solo allora l'astina di comando deve muovere il pistoncino nel cilindro freno posteriore (percepibile alla maggior resistenza del pedale freno). Per evitare che il rullo d'arresto si giri al serraggio, potete tener contro con una chiave a brugola inserita nell'apposito foro Ⓐ.

! AVVERTIMENTO !

SE NON VI È MQUESTA CORSA A VUOTO, SI SVILUPPA DELLA PRESSIONE NEL SISTEMA DI FRENATURA E DI CONSEGUENZA LE PASTIGLIE COMINCIANO A SFREGARE. IL SISTEMA DI FRENATURA SI SURRISCALDA E NEL CASO ESTREMO IL SUO FUNZIONAMENTO PUÒ VENIRE A MANCARE COMPLETAMENTE.

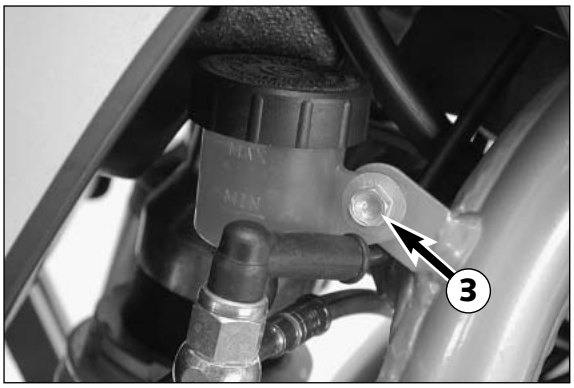


Controllo livello liquido freno posteriore

Il recipiente per freno a disco posteriore si trova al di sopra della pompa principale del freno. Il livello del liquido freni non deve scendere al di sotto della marcatura „MIN" con la moto in posizione verticale.

⚠ ATTENZIONE ⚠

SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO FRENI SCENDE AL DI SOTTO DEL VALORE MINIMO, QUESTO INDICA PERDITE DEL SISTEMA DI FRENATURA O IL CONSUMO COMPLETO DELLE PLASTIGLIE DEL FRENO. RIVOLGERSI AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA.



Rabbocco liquido freno posteriore*

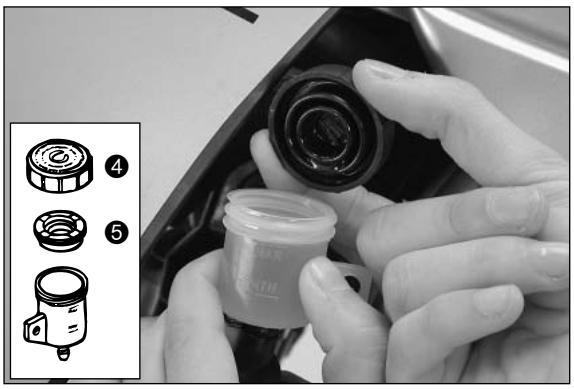
Non appena il livello del liquido del freno raggiunge la tacca con l'indicazione "MIN" occorre provvedere al rabbocco.Per avere un miglior accesso alla vaschetta del liquido freno, togliere anche la vite TE ❸ e portare la vaschetta come illustrato verso l'esterno. Togliere il tappo a vite ❹ col soffietto in gomma ❺ e rabboccare il liquido del freno DOT 4 (Motorex Brake Fluid DOT 4) fino alla marcatura „MAX". Rimontare il soffietto in gomma ed il tappo a vite. Lavare via con acqua il liquido per freni che sia travasato o che si sia versato. Riavvitare la vaschetta del liquido freno al telaio facendo attenzione a sistemare il tubo di collegamento senza pieghe.

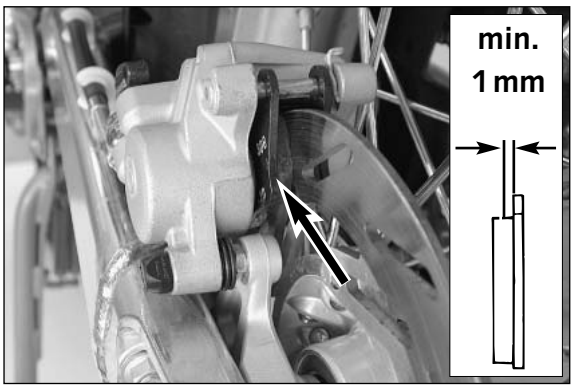
⚠ ATTENZIONE ⚠

- NON UTILIZZARE IN NESSUN CASO DEL LIQUIDO FRENI DOT 5 ! SI TRATTA DI UN LIQUIDO PER FRENI A BASE DI OLIO DI SILICONE ED È COLOR PORPORA. ESSO RICHIEDE L'IMPIEGO DI GUARNIZIONI E TUBI SPECIALI.
- CONSERVATE IL LIQUIDO FRENI FUORI PORTATA DEI BAMBINI.
- IL LIQUIDO FRENI PUÒ PROVOCARE IRRITAZIONI PELLE. NON PORTATELO A CONTATTO CON LA PELLE O CON GLI OCCHI. SE DOVESSE SPRUZZARE DEL LIQUIDO FRENI NEGLI OCCHI, SCIACQUATE ACCURATAMENTE CON ACQUA E CONSULTATE UN MEDICO.

! AVVERTIMENTO !

- NON PORTARE IL LIQUIDO FRENI A CONTATTO CON PARTI VERNICIATE, IL LIQUIDO FRENI CORRODE LA VERNICE !
- UTILIZZATE SOLO LIQUIDO FRENI PULITO DA UN CONTENITORE A TENUTA ERMETICA.
- I RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI DEL FRENO ANTERIORE E POSTERIORE SONO DIMENSIONATI IN MODO TALE CHE NON È NECESSARIO UN RABBOCCO NEANCHE IN CASO DI CEPPI DEL FRENO CONSUMATI. SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO FRENO SCENDE AL DI SOTTO DEL VALORE MINIMO, QUESTO INDICA PERDITE DEL SISTEMA DI FRENATURA O IL CONSUMO COMPLETO DELLE PASTIGLIE DEI FRENI.





Controllo pastiglie freno posteriore

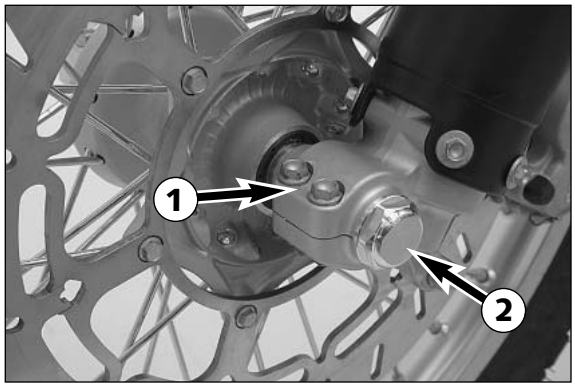
Le pastiglie del freno vanno controllate dal lato posteriore. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

AL PUNTO PIÙ SOTTILE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI NON DEVE ESSERE INFERIORE 1 MM, ALTRIMENTI SI POTREBBE VERIFICARE UN GUASTO AI FRENI. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA PROPRIA SICUREZZA FATE PERCIÒ SOSTITUIRE IN TEMPO LE PASTIGLIE.

! AVVERTIMENTO !

SE LE PASTIGLIE DEL FRENO VENGONO SOSTITUITE TROPPO TARDI COSICCHÈ ESSE RISULTANO PARZIALMENTE O COMPLETAMENTE CONSUMATE, LE PARTI IN ACCIAIO DELLE PASTIGLIE SFREGANO SUL DISCO. CIÒ COMPORTA UNA NOTEVOLE DIMINUTIONE DELL'EFFETTO FRENATE ED IL DETERIORAMENTO DEL DISCO DEL FRENO.

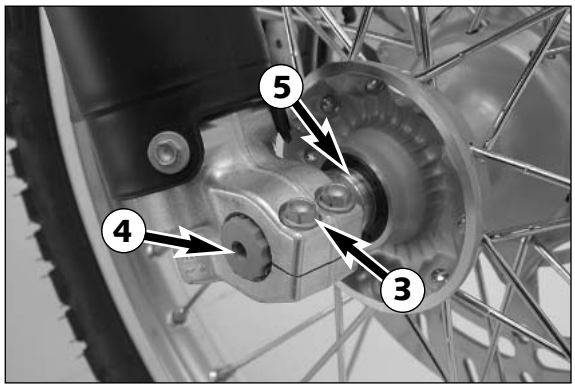


Smontaggio e montaggio ruota anteriore

Posizionare la moto con il telaio su un cavalletto di modo che la ruota anteriore non tocchi più terra.
Allentare le due viti di serraggio ❶ del mozzo sinistro del perno della ruota. Allentare il dado a flangiato ❷, e solo allora allentare le viti di serraggio ❸ del mozzo destro del perno della ruota.
Sostenendo la ruota anteriore, estrarre il perno della ruota ❹.
NOTA: per semplificare l'estrazione del perno della ruota, ruotarlo alternativamente in senso orario e antiorario utilizzando una chiave esagonale da 6 mm (contenuta nel KIT borsa attrezzi in dotazione).

! AVVERTIMENTO !

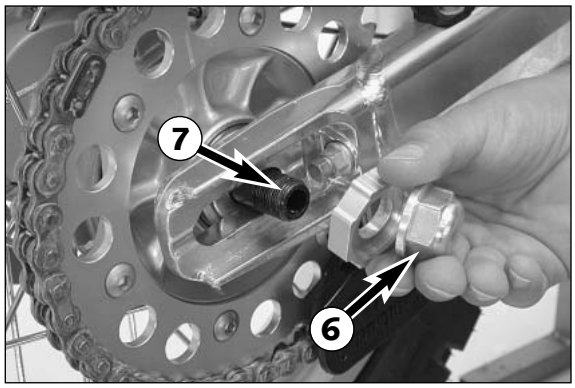
NON AZIONARE IL FRENO A MANO QUANDO LA RUOTA ANTERIORE È SMONTATA.
APPOGGIATE LA RUOTA SEMPRE CON IL DISCO FRENO IN ALTO PER EVITARE DI DANNEGGIARLO.



Prima del montaggio verificare che le boccole distanziali destra e sinistra ❺ siano posizionate correttamente negli anelli paraolio. Se sono molto sporche, le boccole distanziali vanno tolte, pulite e reingrassate.
Per il montaggio inserire la ruota anteriore nella forcella ed il disco freno nella pinza.
Posizionare la ruota anteriore e montare il perno ruota.
Montare il dado flangiato ❷, serrare le viti di serraggio destre ❸ per impedire che il perno ruota si giri, serrare il dado flangiato con 40 Nm, allentare le viti di serraggio destre.
Togliere la motocicletta dal cavalletto, azionare il freno anteriore e comprimere alcune volte energicamente la forcella per scaricare la tensione sugli steli.
Solo allora serrare le viti di serraggio ❶ e ❸ ai fondelli forcella con 10 Nm.

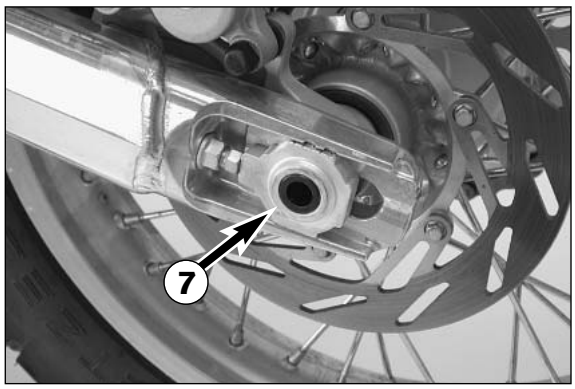
⚠ ATTENZIONE ⚠

- SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINO A RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.
- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO. IN CASO CONTRARIO L'EFFETTO FRENANTE VERREBBE NOTEVOLMENTE RIDOTTO.



Smontaggio e montaggio della ruota posteriore

Mettere il motociclo sul cavalletto centrale, affinché la ruota posteriore non tocchi il suolo.
Svitare il dado a colletto ❻, togliere i tendicatena e tenendo ferma la ruota posteriore, estrarre il perno ruota ❼ fino a tal punto che la ruota posteriore è libera, ma il supporto della pinza del freno viene ancora tenuto. Spingere la ruota posteriore più avanti possibile, togliere la catena dal pignone e prelevare con cautela la ruota posteriore dal forcellone.



! AVVERTIMENTO !

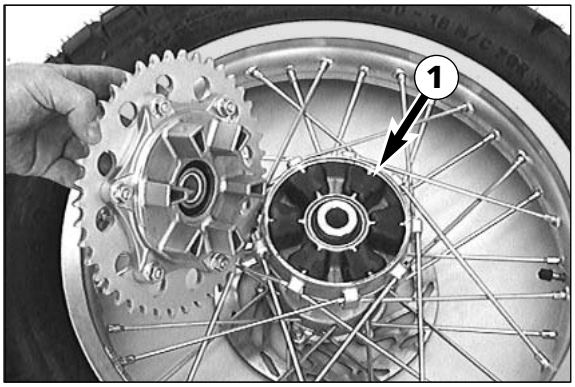
- NON AZIONARE IL FRENO A PEDALE QUANDO LA RUOTA POSTERIORE È SMONTATA.
- APPOGGIATE LA RUOTA SEMPRE CON IL DISCO FRENO IN ALTO PER EVITARE DI DANNEGGIARLO.
- QUANDO VIENE SMONTATO IL PERNO RUOTA OCCORRE PULIRE ACCURATAMENTE LE FILETTATURE DEL PERNO RUOTA E DEL DADO A COLLETTO E REINGRASSARLE PER EVITARE UN GRIPPAGGIO DELLE FILETTATURE.(MOTOREX LONG THERM 2000)

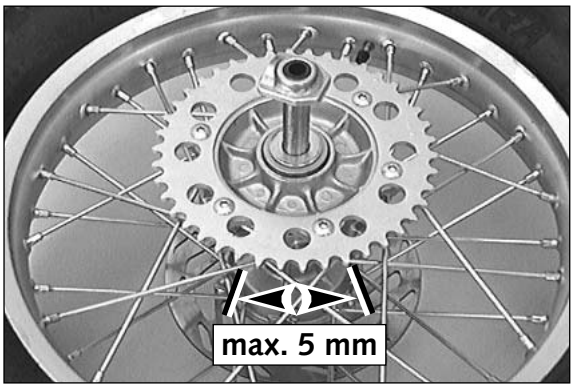
INDICAZIONE: Quando la ruota posteriore è smontata, si dovrebbero controllare anche i parastrappi in gomma.

Per il montaggio si proceda in senso inverso. Prima di serrare il dado a colletto con 80 Nm spingere in avanti la ruota posteriore affinché i tendicatena siano a contatto con le viti di serraggio.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINO A RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.
- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO. IN CASO CONTRARIO L'EFFETTO FRENANTE VERREBBE NOTEVOLMENTE RIDOTTO.





Controllo gomme di ammortizzamento del mozzo ruota posteriore*

I modelli LC4 hanno il mozzo della ruota posteriore dotato di parastrappi. La potenza del motore viene trasmessa sulla ruota posteriore dal pignone catena mediante 6 gomme di ammortizzamento ❶. Queste 6 gomme di ammortizzamento si usurano con l'uso. Quando la ruota posteriore è smontata, approfitare dell'occasione per controllare l'usura di queste gomme.

Per far questo, appoggiare la ruota posteriore con il pignone in alto su un banco di lavoro ed inserire il perno ruota nel mozzo. Ora tenere ferma la ruota e cercare di girare il pignone. Misurando dall'esterno, il pignone deve farsi girare al massimo di 5 mm. Se il gioco è maggiore, si devono sostituire tutte le 6 gomme di ammortizzamento.
Controllare le gomme di ammortizzamento anche per quanto riguarda eventuali danni ed insudiciamenti.

! AVVERTIMENTO !

SE LE GOMME NON VENGONO SOSTITUITE IN TEMPO, IL DISPOSITIVO DI TRASCINAMENTO DEL PIGNONE CATENA ED IL MOZZO DELLA RUOTA POSTERIORE VENGONO DANNEGGIATI. SOSTITUIRE SEMPRE TUTTE LE 6 GOMME INSIEME.

Pneumatici, pressione pneumatici

Il tipo, lo stato e la pressione dei pneumatici condizionano il comportamento su strada della motocicletta e vanno pertanto controllati prima di ogni viaggio.

⚠ ATTENZIONE ⚠

PER GARANTIE LA SICUREZZA DI MARCIA E CARATTERISTICHE DI MARCIA OTTIMALI, UTILIZZARE SOLO PNEUMATICI INDICATI DALLA KTM. ALTRI PNEUMATICI POSSONO INFLUIRE NEGATIVAMENTE SULLA TENUTA DI STRADA (AS ESCEMPIO "OSCILLARE" ALLE ALTE VELOCITÀ).

PNEUMATICI INDICATI PER 640 LC4 ADVENTURE (ELENCO AGGIORNATO AL 7/2002)
BRIDGESTONE . . . . . .TW 301/302
METZELER . . . . . .ENDURO 3, ENDURO 4, KAROO
MICHELIN . . . . . .SIRAC, T63
PIRELLI . . . . . .MT 21, MT60, MT70, MT90

PRESSIONE PNEUMATICI		
	anteriore	posteriore
Strada, solo guidatore	1,8 bar	2,0 bar
Strada, con passaggero	2,0 bar	2,2 bar

- La misura dei pneumatici è indicata nei dati tecnici e nel libretto della moto.
- Lo stato dei pneumatici deve essere controllato prima di ogni viaggio. Controllare i pneumatici verificando che non presentino tagli, chiodi conficcati o altri oggetti appuntiti.
- Riguardo alla profondità minima del profilo rispettate le normative vigenti nel vostro paese. Noi raccomandiamo di cambiare i pneumatici al più tardi quando il profilo ha raggiunto una profondità di 2 mm.
- La pressione d'aria dei pneumatici va controllata regolarmente a pneumatici „freddi". La corretta regolazione della pressione garantisce ottimale confort di viaggio e massima durata del pneumatico.

⚠ ATTENZIONE ⚠

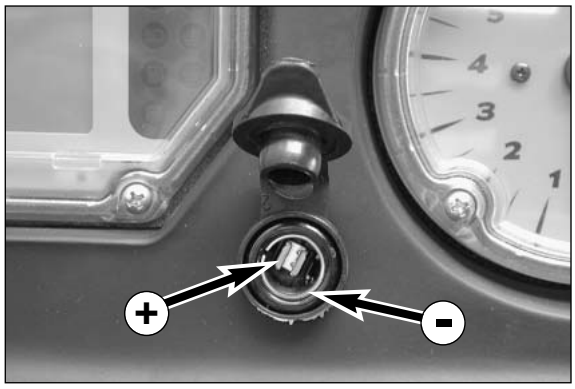
- FAR MONTARE ESCLUSIVAMENTE PNEUMATICI AUTORIZZATI DALLA KTM. PNEUMATICI DIVERSI POSSONO CONDIZIONARE NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DELLA MOTOCICLETTA.
- PER LA RUOTA ANTERIORE E PER LA RUOTA POSTERIORE UTILIZZARE PNEUMATICI DELLA STESSA MARCA E DELLO TIPO.
- PER GARANTIRE LA VOSTRA INCOLUMITÀ, PNEUMATICI DANNEGGIATI VANNO SOSTITUITI IMMEDIATAMENTE.
- PNEUMATICI LISCI CONDIZIONANO NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DEL MOTOCICLO, SOPRATTUTTO SU CARREGGIATA BAGNATA.
- UNA PRESSIONE INSUFFICIENTE COMPORTA UN'USURA ANOMALA ED IL SURRISCALDAMENTO DEL PNEUMATICO.

Controllo tensione raggi

Una corretta tensione dei raggi è molto importante per la stabilità della ruota e quindi per la sicurezza su strada. Un raggio insufficientemente teso comporta lo squilibrio della ruota ed in breve tempo l'allentamento di altri raggi. Controllare regolarmente la tensione dei raggi, particolarmente su motociclette nuove. A tal fine colpire brevemente ogni raggio con la punta di un cacciavite (vedi foto): il raggio dovrà produrre un suono chiaro. Suoni cupi invece significano raggi lenti. In tal caso occorrerà far registrare i raggi in un'officina specializzata e far centrare la ruota.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Se proseguite il viaggio con raggi insufficientemente tesi, i raggi possono strapparsi causando un'instabile tenuta di strada.
- Raggi eccessivamente tesi si possono strappare a causa di un sovraccarico locale. I raggi devono essere tesi con una coppia di serraggio da 4 Nm.



Presa per accessori elettrici

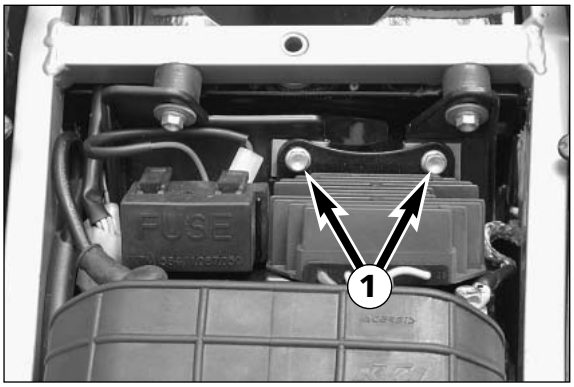
Sul cruscotto è prevista una presa per accessori elettrici, p.es. GPS, road book, cellulare, ecc.

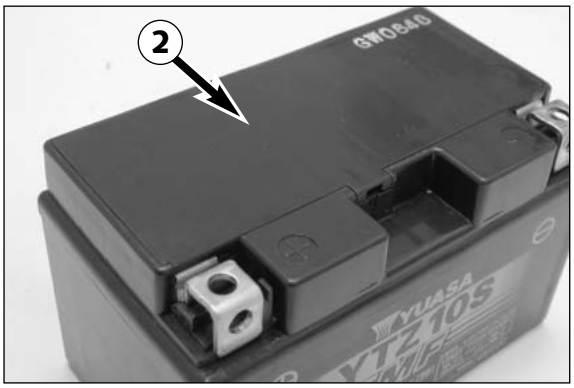
La presa fornisce una tensione di 12V ed è protetta da un fusibile di 5A. Per questo motivo non devono essere connesse alla presa utenze con un consumo di corrente più alto.

Attraverso questa presa può essere caricata anche la batteria con max. 14,4 volt e 4 ampere.

! AVVERTIMENTO !

- Tenete conto del fatto che accessori elettrici scaricano la batteria.
- Se durante il processo di ricarica vengono superati i valori suindicati, il tachimetro digitale può essere distrutto.





Batteria

La batteria si trova sotto la sella e non richiede manutenzione.
Non è necessario controllare il livello dell'elettrolita o rabboccare con acqua. Bisogna soltanto tenere puliti i poli della batteria e, se necessario, ingrassarli leggermente con grasso priv o di acidi.

Smontaggio batteria:
Togliere le viti ❶ ed orientare a lato la piastra di supporto con il regolatore della tensione.
Staccare dalla batteria prima il polo negativo poi quello positivo.
Togliere la batteria.
Al rimontaggio collegare il polo negativo per ultimo alla batteria.

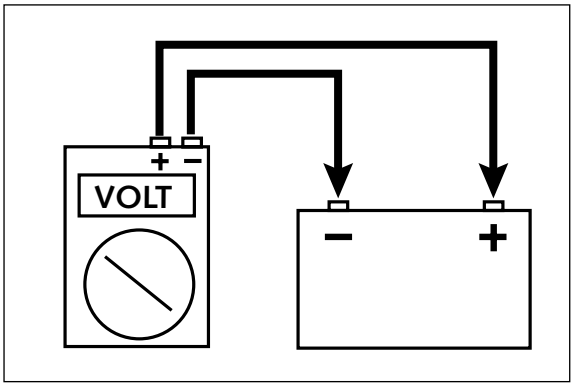
⚠ ATTENZIONE ⚠

- Se per qualunque motivo ci dovesse essere una fuoriuscita di elettrolita (acido solforico) dalla batteria, si raccomanda la massima precauzione. L'elettrolita può provocare gravi ustioni.
- Al contatto con la pelle sciacquare abbondantemente con acqua.
- Se dell'elettrolita entra negli occhi, scialcquare almeno per 15 minuti con acqua e consultare subito un medico.
- Benché si tratti di una batteria chiusa. é possibile che fuoriescano dei gas esplosivi. Tenere scintille o fiamme aperte lontane dalla batteria.
- Tenere batterie difettose fuori dalla portata di bambini e provvedere ad un regolare smaltimento.

! AVVERTIMENTO !

- Il listello di chiusura ❷ non va assolutamente tolto, perché altrimenti asso verrebbe danneggiato.
- In nessun caso staccare la batteria a motore acceso, perché altrimenti il regolatore-raddrizzatore verrebbe distrutto.
- La batteria deve essere montata con i poli davanti (come nella figura), se viene montata al contrario, è possibile che fuoriesca dell'elettrolito!

CONSERVAZIONE:
Se la motocicletta viene tenuta ferma per molto tempo, smontare la batteria e caricarla. Tenere a magazzino ad una temperatura di 0- 35°C al riparo da luce solare diretta.



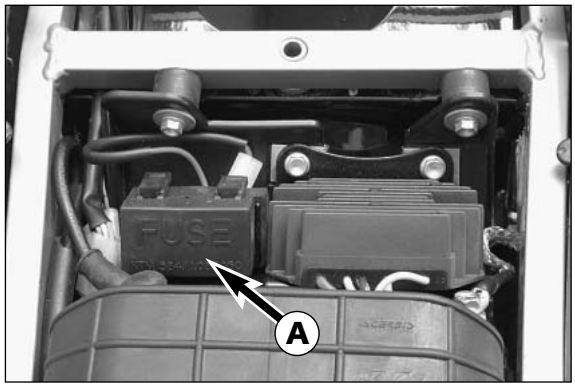
Carica batteria

Smontare la batteria e determinare lo stato di carica. A questo scopo misurare con un voltmetro la tensione fra i poli della batteri a (tensione di riposo). Per ottenere una misurazione esatta, prima della misurazione la batteria non deve essere né caricata né scaricata per almeno 30 minuti.
Se la tensione supera 12,4 V, non è necessario caricarla.
Se invece è inferiore a 12,4 V, è consigliabile ricaricarla.

RICARICA:
Ricaricare la batteria per 5 fino a max. 10 ore con 0,9 ampere e max. 14,4 volt.
Con una ricarica rapida la batteria dovrebbe essere caricata, per non più di 1 ora, con 4,5 ampere e max. 14,4 volt.

! AVVERTIMENTO !

- Se non è possibile determinare lo stato di carica, la batteria può essere ricaricata per 5 fino a max. 10 ore con 0,9 ampere e max. 14,4 volt.
- Per la carica collegare prima la batteria al carica-batterie, poi accendere il carica-batterie.
- Alla carica in locali chiusi provvedere ad una buona aerazione. Durante la carica la batterie produce gas esplosivi.
- Se la batteria viene caricata per troppo tempo o con una tensione troppo alta fuoriesce dell'elettrolita attraverso le valvole di sicurezza. Così la batteria perde capacità.
- Tralasciare possibilmente delle cariche veloci.
- Il listello di chiusura non va assolutamente rimosso, perché altrimenti esso viene danneggiato.



Fusibili

La scatola dei fusibili ❹ si trova sotto la sella.
Per togliere e rimontare la sella vedi "Smontaggio sella".
I fusibili sono numerati sul lato interno della scatola dei fusibili.
I fusibili contrassegnati con "RES" sono fusibili di scorta.

Con il fusibile principale 1 (20 ampere) sono protette tutte le utenze elettriche.

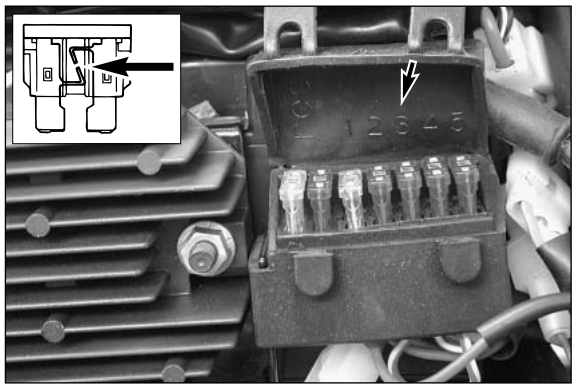
Con il fusibile 2 (10 ampere) sono protette le seguenti utenze:
– tachimetro elettronico
– condensatore

Con il fusibile 3 (10 ampere) sono protette le seguenti utenze:
– accensione
– sistema di avviamento

Con il fusibile 4 (10 ampere) sono protette le seguenti utenze:
– indicatori di direzione
– luce posteriore di stop
– avvisatore acustico

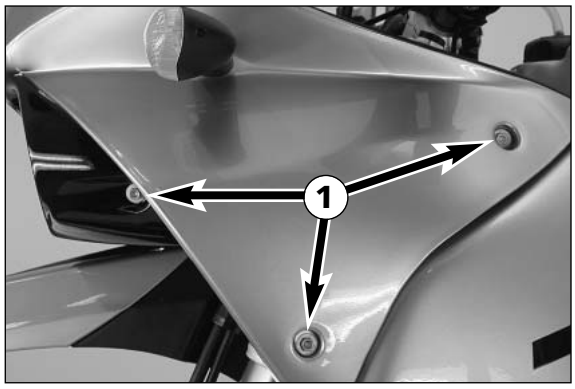
Con il fusibile 5 (10 ampere) sono protette le seguenti utenze:
– faro
– luce di posizione

Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro equivalente. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializzata KTM.



! AVVERTIMENTO !

NON MONTARE IN NESSUN CASO UN FUSIBILE CON MAGGIORE POTENZA O TENTARE DI "AGGIUSTARE" LO STESSO FUSIBILE. TRATTAMENTI NON APPROPRIATI POTREBBERO CAUSARE IL GUASTO DELL'INTERO IMPIANTO ELETTRICO.

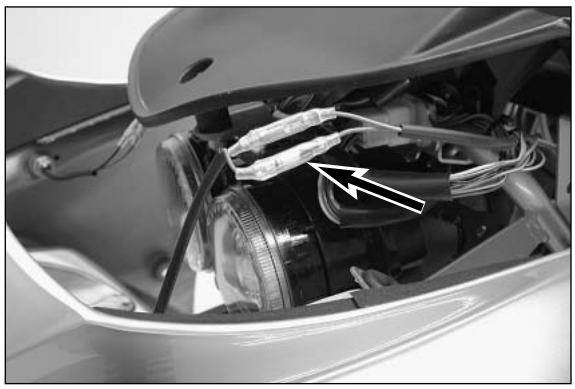


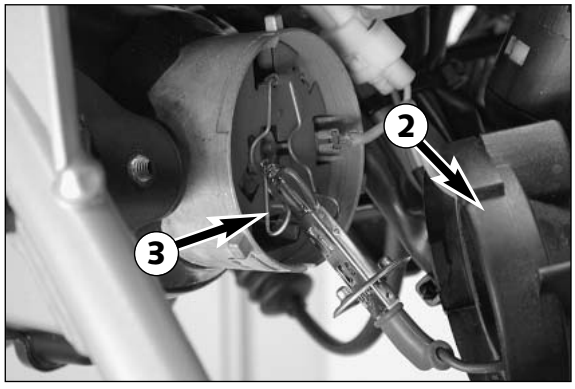
Smontaggio e rimontaggio mascherina doppiofaro*

Per sostituire le lampadine dei fari, le spie di controllo o l'illuminazione del contagiri è necessario togliere la mascherina doppiofaro.

SMONTAGGIO
Togliere le 6 viti ❶ della mascherina doppiofaro mediante la chiave in dotazione agli attrezzi di bordo.
Ribaltare in avanti la mascherina doppiofaro, scollegare i cavi degli indicatori di direzione e togliere la mascherina.

RIMONTAGGIO
Tenere la mascherina e collegare i cavi degli indicatori di direzione.
Posizionare la mascherina e montare le viti senza serrarle.
Solo dopo aver montato tutte le 6 viti, serrarle con 5 Nm.





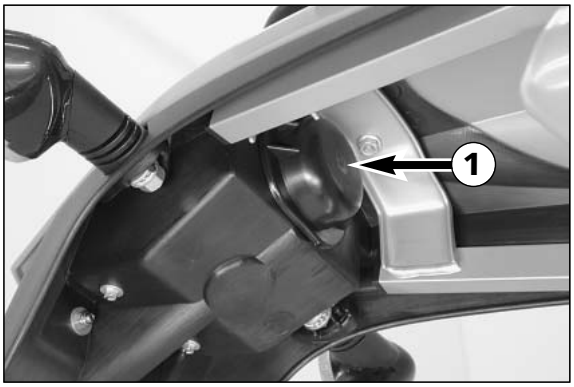
Sostituzione lampadine dei fari *

Dopo lo smontaggio della mascherina doppiofaro sono accessibili i fari.
Girare la cuffia ❷ in senso antiorario fino all'arresto e toglierla.
Sganciare la staffetta elastica ❸ e togliere la lampadina dal faro.
Inserire e collegare una nuova lampadina H1 (12V 55W).

! AVVERTIMENTO !

IL BULBO DI VETRO DELLA LAMPADINA DEVE ESSERE PRIVO DI OLIO E GRASSO. A CAUSA DEL CALORE CHE SI PRODUCE, IL GRASSO EVAPORA E SI DEPOSITA COME NEBBIA SULLA PARABOLA RIDUCENDO COSÌ L'INTENSITÀ LUMINOSA.

Avviare il motore e controllare il funzionamento dei fari.
Rimontare la cuffia e girarla in senso orario fino all'arresto.



Sostituzione lampadina fanalino posteriore

Togliere il tappo di chiusura ❶ al lato inferiore del portatarga.

Girare il portalampada ❷ di ca. 30° in senso antiorario ed estrarlo dal fanalino.Premere leggermente la lampadina, girarla di ca. 45° in senso antiorario ed estrarla dal portalampada. Il montaggio avviene in ordine inverso.

Smontaggio serbatoio*

Smontare la sella (vedi pagina 22)

Smontare la mascherina doppiofaro (vedi pagina 34)

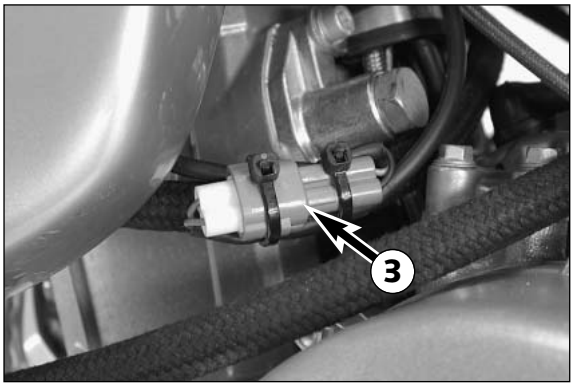
Chiudere i rubinetti ausiliari (girandoli in senso orario) ed il rubinetto del carburante (posizione OFF).

Staccare i tubi del carburante dai 3 rubinetti.

Separare il connettore ❸ del sensore di livello benzina.

! AVVERTIMENTO !

ALLO SMONTAGGIO DEL SERBATOIO IL SENSORE DI LIVELLO BENZINA VIENE DANNEGGIATO, SE NON VIENE SEPARATO IL CONNETTORE ❸.



Togliere il dado speciale ❹ e le rondelle, estrarre il tubo di sfiato del serbatoio dal cannotto di sterzo.

Sollevare il serbatoio dalla parte posteriore di 10-12 cm e toglierlo verso l'alto.

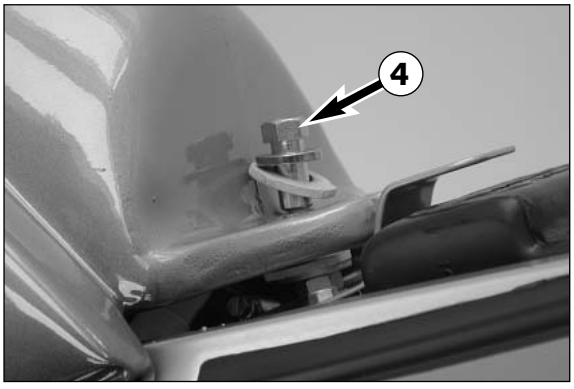
Montare con cautela il serbatoio. Montare la rondella isolante, la rondella d'acciaio ed il dado speciale e serrare. Collegare i tubi del carburante ed aprire i rubinetti. Ricollegare il connettore del sensore di livello benzina e fissarlo con una fascetta serracavi ai tubi del carburante.

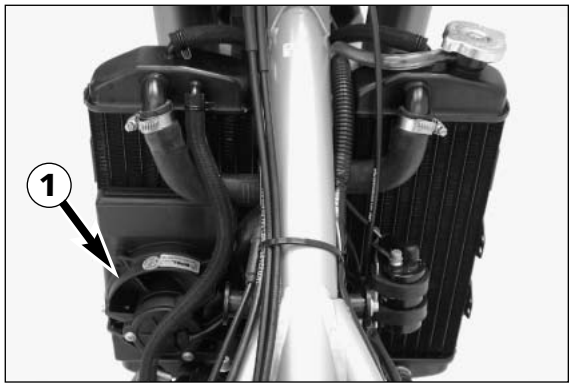
INDICAZIONE:

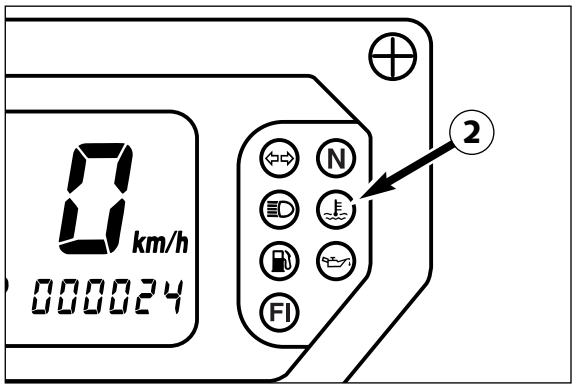
Al rubinetto del carburante va collegato il tubo che porta alla pompa della benzina.

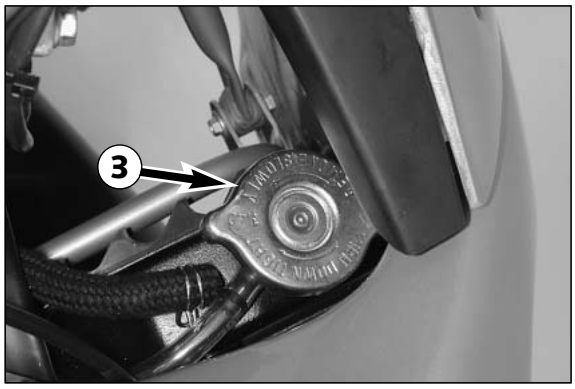
Montare la mascherina doppiofaro (vedi pagina 34).

Montare la sella e sistemare il tubo di sfiato senza pieghe.









Raffreddamento

La pompa dell'acqua alloggiata nel motore induce una circolazione forzata del liquido di raffreddamento. A motore freddo il liquido di raffreddamento circola solo nel cilindro e nella testa cilindro. Dopo che il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio (circa 70°C), il termostato apre e il liquido di raffreddamento viene pompato anche attraverso i radiatori in alluminio.
Il raffreddamento avviene attraverso il vento contrario, più la velocità è bassa, minore è l'effetto di raffreddamento. Anche alette del radiatore sporche diminuiscono l'effetto di raffreddamento.
Quando attraverso il radiatore soffia poca aria o non soffia affatto, per esempio nel traffico urbano lento o durante la sosta ad un semaforo, la temperatura del liquido di raffreddamento sale. Se il liquido di raffreddamento raggiunge 85°C, entra in funzione il ventilatore ❶ del radiatore sinistro. Così viene soffiata altra aria nel radiatore impedendo un surriscaldamento del sistema di raffreddamento.

! AVVERTIMENTO !

LA SPIA ROSSA DI AVVERTIMENTO TEMPERATURA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO ❷ SI ILLUMINA QUANDO IL LIQUIDO HA RAGGIUNTO UNA TEMPERATURA DI 110° E QUINDI È STATA SUPERATA LA NORMALE TEMPERATURA D'ESERCIZIO.
POSSIBILI CAUSE:

– GUIDA LENTA AD ALTO CARICO ED ALTA TEMPERATURA DELL'ARIA:
  AUMENTATE POSSIBILMENTE LA VELOCITÀ DI GUIDA PER FAR ARRIVARE PIÙ VENTO AI RADIATORI. SE CIONONOSTANTE LA SPIA NON SI SPEGNE DOPO 300 METRI, FERMATEVI SUBITO, SPEGNETE IL MOTORE E CERCATE ALTRE CAUSE.
– POCO LIQUIDO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO:
  FATE RAFFREDDARE IL MOTORE E VERIFICATE L'EVENTUALE PRESENZA DI PERDITE NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO. CONTROLLATE ANCHE IL LIVELLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO – **ATTENZIONE, PERICOLO DI SCOTTATURE!** UN PROSEGUIMENTO DEL VIAGGIO È CONSENTITO SOLO SE VI È ABBASTANZA LIQUIDO NEL SISTEMA. SI RACCOMANDA DI RECARSI QUANTO PRIMA AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM PER ELIMINARE IL GUASTO. CONTINUANDO LA MARCIA A SPIA DI AVVERTIMENTO ACCESA, SI PROVOCHERANNO DANNI AL MOTORE!
– LA VENTOLA AL RADIATORE SINISTRO NON FUNZIONA:
  AD UNA TEMPERATURA DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO DI 110°, LA VENTOLA DEVE GIRARE, SE L'ACCENSIONE È INSERITA. SE INVECE NON GIRA PUR ESSENDOCI ABBASTANZA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO, POTETE PROSEGUIRE A CARICO MOTORE MOLTO RIDOTTO FINO ALL'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM PIÙ VICINA.

⚠ ATTENZIONE ⚠

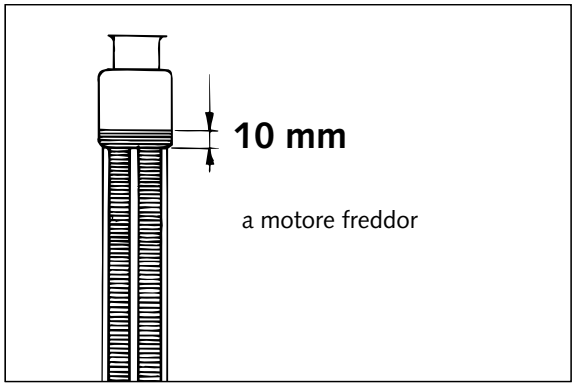
CONTROLLATE IL LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO POSSIBILMENTE A MOTORE FREDDO. SE DOVETE TOGLIERE IL TAPPO DEL RADIATORE A MOTORE CALDO, COPRITELO CON UN PANNO ED APRITELO LENTAMENTE PER SCARICARE LA SOVRAPPRESSIONE.

Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela di anticongelante al 60% e di acqua al 40%. Il limite della protezione anticongelamento deve però essere di almeno -25° C. Questa miscela offre oltre alla protezione contro il congelamento anche una buona protezione contro la corrosione e non dovrebbe quindi essere sostituita da acqua pura.

! AVVERTIMENTO !

USARE SEMPRE PRODOTTI DI BUONA QUALITÀ (MOTOREX ANTI-FREEZE) PER EVITARE L'INSORGERE DI CORROSIONE O LA FORMAZIONE DI SCHIUMA.

La pressione causata dall'elevata temperatura del liquido viene regolata da una valvola sul tappo del radiatore ❸; si possono raggiungere temperature prossime ai 120° C senza timore di inconvenienti.

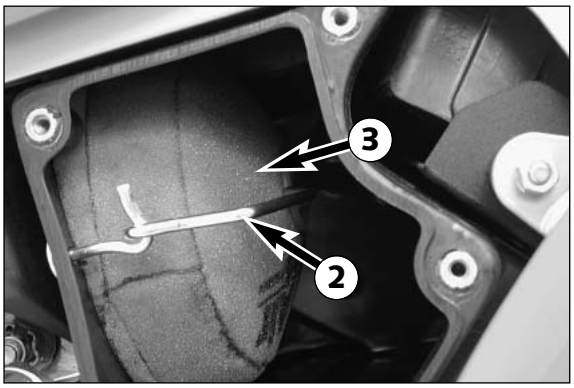


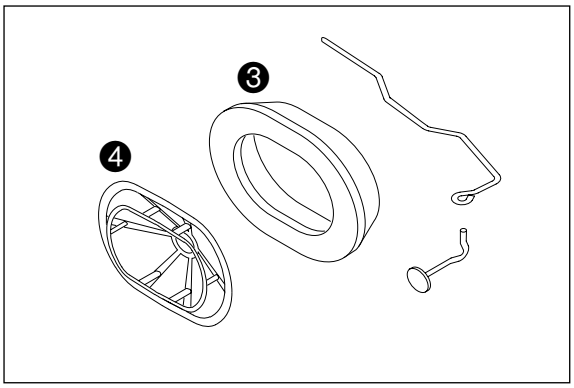
Controllo livello liquido di raffreddamento

A motore freddo, il liquido deve coprire per circa 10 mm le lamelle del radiatore (vedi illustrazione). In caso di svuotamento del circuito, provvedere subito al riempimento e rabboccare poi con motore in funzione.

⚠ ATTENZIONE ⚠

CONTROLLATE IL LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO POSSIBILMENTE A MOTORE FREDDO. SE DOVETE TOGLIERE IL TAPPO DEL RADIATORE A MOTORE CALDO, COPRITELO CON UN PANNO ED APRITELO LENTAMENTE PER SCARICARE LA SOVRAPPRESSIONE. – **ATTENZIONE, PERICOLO DI SCOTTATURE!**





Pulizia filtro aria *

Una pulizia regolare del filtro aria è molto importante per la durata del motore.

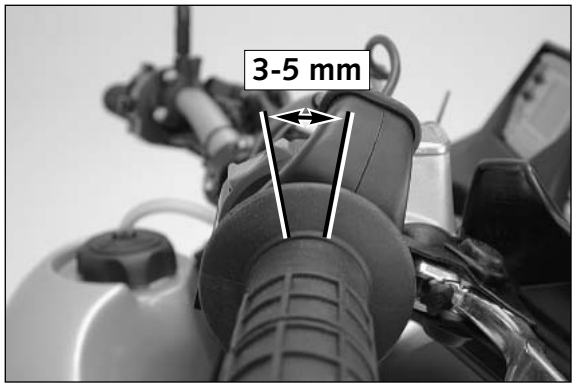
Per pulire il filtro aria togliere le viti ❶ ed il coperchio cassafiltro. Sganciate la staffetta fissaggio filtro ❷ e togliete il filtro aria ❸ unitamente al supporto filtro ❹ dalla cassafiltro.

Togliere il filtro dal supporto filtro e lavarlo con cura con uno speciale liquido detergente. La TWIN AIR offre i prodotti necessari per una manutenzione professionale del filtro aria. Spremere leggermente il filtro – mai strizzarlo – e farlo asciugare. Oliare accuratamente il filtro aria asciutto con un olio per filtri di alta qualità e, massaggiando con le dita, impregnare l'intera superficie del filtro.
Pulire anche la cassafiltro ed il coperchio cassafiltro e verificare che il soffietto filtro non presenti dei danneggiamenti.

Rimontare il filtro aria sul supporto filtro, posizionare l'assieme nella cassafiltro (facendo attenzione al corretto centraggio) e fissarlo con la staffetta fissaggio filtro. Controllare nuovamente la sede corretta del filtro aria e montare il coperchio cassafiltro.

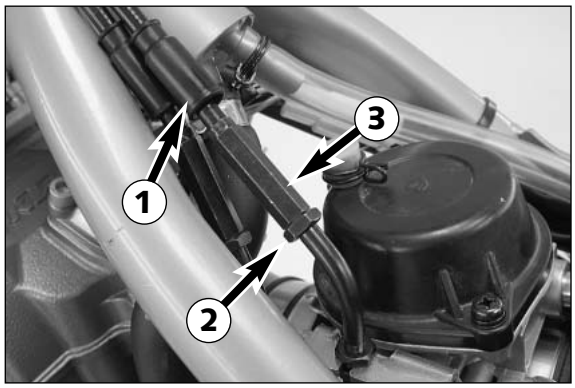
! AVVERTIMENTO !

- Non pulire il filtro in schiuma con benzina o petrolio che lo possono corrodere. Per una corretta manutenzione del filtro in schiuma, la KTM consiglia l'uso di prodotti della ditta TwinAir per la pulizia e per la lubrificazione.
- Non mettere mai in funzione la motocicletta senza filtro aria. L'infiltrazione di polvere e sporco può causare danni ed un'elevata usura.
- Se il filtro aria non è montato correttamente, polvere e sporco possono giungere nel motore e provocare dei danni.

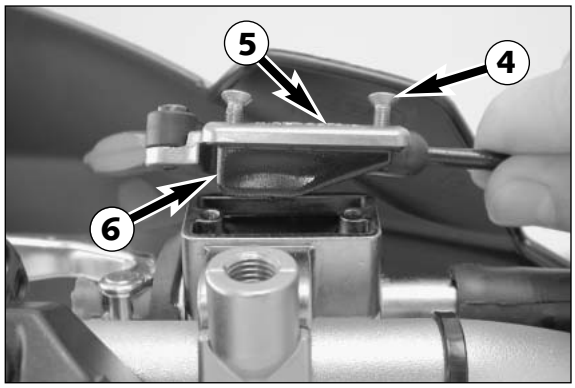


Regolazione del cavo del gas *

Girando la manopola comando gas, si deve percepire all'inizio una corsa a vuoto di 3-5 mm.



Se è necessaria una correzione, togliere prima il serbatoio. Spingere indietro il cappuccio protettivo ❶. Per la regolazione allentare il controdado ❷ e girare adeguatamente la viti di regolazione ❸. Infine serrare il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.
Controllare che la manopola gas dopo il rilascio ritorni da sé in posizione di folle.
Per controllare la correttezza della regolazione, avviate il motore, sterzate a sinistra ed a destra rispettivamente fino all'arresto. In questo i giri del minimo non devono variare. In caso contrario dovete aumentare il gioco al cavo del gas.

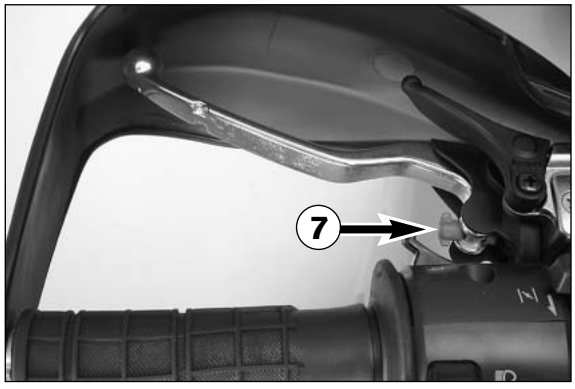


Controllo livello olio della frizione idraulica

Per il controllo del livello olio nel cilindro pompa frizione va tolto il coperchio. A questo scopo rimuovere le viti ❹ e togliere il coperchio ❺ unitamente al soffietto di gomma ❻. A cilindro pompa frizione in posizione orizzontale il livello dell'olio dovrebbe trovarsi 4 mm sotto il bordo superiore. All'occorrenza rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (ad esempio Shell Naturelle HF-E15).Olio idraulico biodegradabile è disponibile dal vostro concessionario KTM (50 ml).

! AVVERTIMENTO !

PER IL COMANDO IDRAULICO DELLA FRIZIONE LA KTM UTILIZZA OLIO IDRAULICO IODEGRADABILE. OLI IDRAULICI BIODEGRADABILI NON VANNO MAI MISCELATI CON OLI MINERALI.PER IL RIEMPIMENTO DEL CILINDRO COMANDO FRIZIONE USARE SOLO OLIO IDRAULICO BIODEGRADABILE SAE 10.IN NESSUN CASO RIEMPIRE OLIO IDRAULICO MINERALE O LIQUIDO PER FRENI.

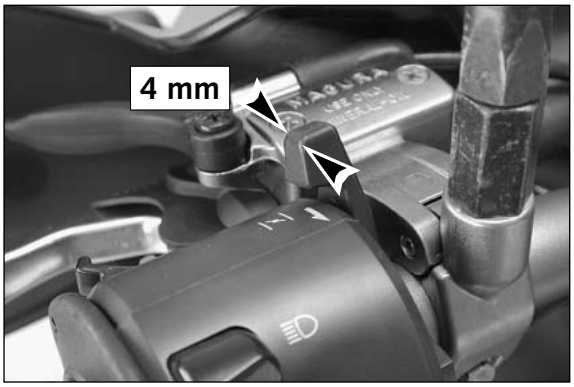


Regolazione posizione base della leva frizione

Con la vite di regolazione ❼ la posizione base della leva frizione può essere individualmente regolata. Così può essere regolata la posizione ottimale della leva frizione per qualsiasi misura della mano.
Se la vite di regolazione viene girata in senso orario, la leva frizione si avvicina al manubrio. Se la vite di regolazione viene girata in senso antiorario, la leva frizione si allontana dal manubrio.

! AVVERTIMENTO !

IL CAMPO DI REGOLAZIONE È LIMITATO. GIRARE LA VITE DI REGOLAZIONE SOLO MANUALMENTE SENZA SFORZARE.



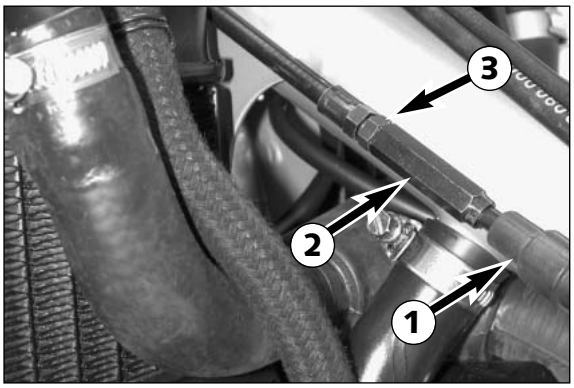
Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco *

La leva dell'aria deve sempre avere un gioco di ca. 4 mm.

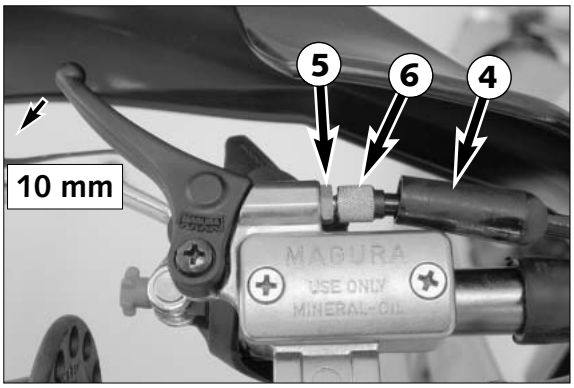
! AVVERTIMENTO !

SE IL COMANDO A CAVO FLESSIBIE DELL'ARIA ON PRESENTA GIOCO, IL FORO DEL SISTEMA DI AVVIAMENTO A FREDDO NON PUÒ ESSERE CHIUSO COMPLETAMENTE. LE CONSEGUENZE SONO UN ELEVATO CONSUMO DI CARBURANTE, UN FUNZIONAMENTO IRREGOLARE DEL MOTORE ED UN'ELEVATA USURA DEL PISTONE E DEL CILINDRO.

Per la regolazione togliere sella e serbatoio.



Spingere la leva dell'aria completamente in avanti e sfilare il cappuccio protettivo ❶ dall'elemento di registro ❷.
Allentare il controdado ❸ e correggere il gioco girando l'elemento di registro. Serrare il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.
Rimontare serbatoio e sella.



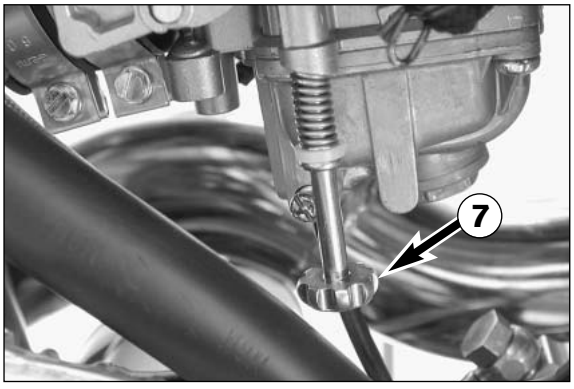
Controllo regolazione comando a cavo flessibile di decompressione a mano*

Per il controllo mettere il pistone in compressione affinché siano chiuse le valvole. A questo scopo azionate lentamente il pedale di avviamento finché non sentite il clic di disinnesto del decompressore automatico. Ora si deve poter azionare la leva di decompressione di 10 mm, finché non si avverta una certa resistenza (le valvole di scarico iniziano ad aprirsi). Per regolare: spingere indietro il cappuccio protettivo ❹, allentare il controdado ❺ e regolare in modo corrispondente la vite di regolazione ❻. Serrare il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

! AVVERTIMENTO !

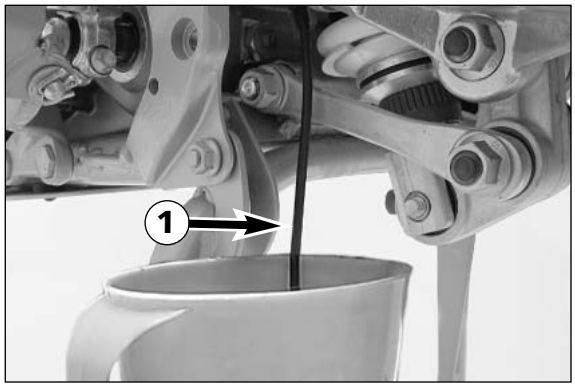
CONTROLLATE REGOLARMENTE LA REGISTRAZIONE DEL COMANDO A CAVO FLESSIBILE DI DECOMPRESSIONE (VEDI MANUTENZIONE). SE LA LEVA DI DECOMPRESSIONE NON PRESENTA CORSA A VUOTO, QUESTO CAUSA DANNI AL MOTORE.I

NDICAZIONE:
Il decompressore automatico non richiede nessuna regolazione.



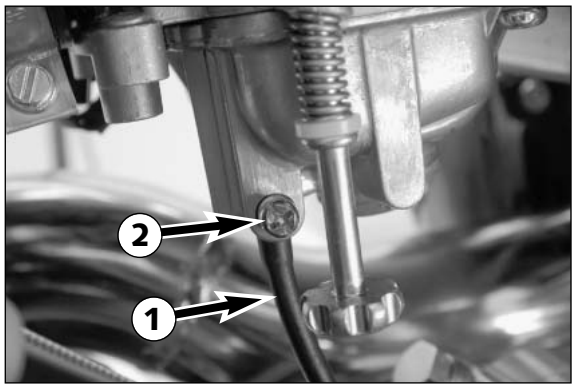
Regolazione del minimo *

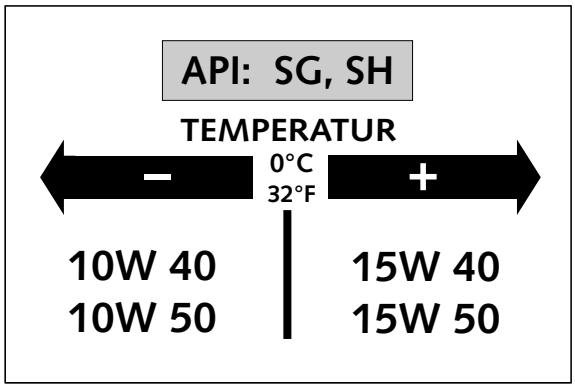
Con la vite di regolazione ❼ viene regolata la posizione base della valvola a farfalla e quindi il numero di giri del minimo. Girando in senso orario i giri del minimo aumentano, girando in senso antiorario i giri del minimo si abbassano. I giri del minimo devono trovarsi tra 1400-1500 giri/min.



Svuotamento vaschetta del carburatore *

Dopo ogni pulizia ad umido la vaschetta del carburatore dovrebbe essere svuotata, per eliminare l'acqua che eventualmente si è introdotta. Acqua nella vaschetta del carburatore causa disturbi di funzionamento del motore.
Eseguite questo lavoro a motore freddo.
Chiudete il rubinetto del carburante.
Conducete il tubo flessibile ❶, che scende dietro il motore, in un contenitore.
Aprite la vite di scarico ❷ (in senso antiorario) di qualche giro e fate defluire il carburante dalla vaschetta del carburatore.
Infine serrate la vite di scarico ed aprite di nuovo il rubinetto del carburante.



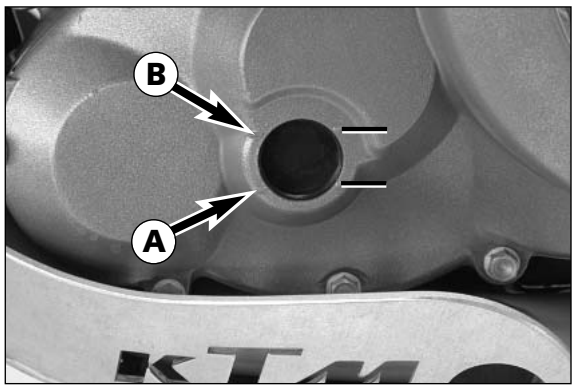


Olio motore

Usare solo olii di marca completamente sintetici (Motorex Power Synt 4T) che corrispondono o superano gli standard di qualità delle classi API – SG o SH (indicazione sul contenitore).

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE OPPURE OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.



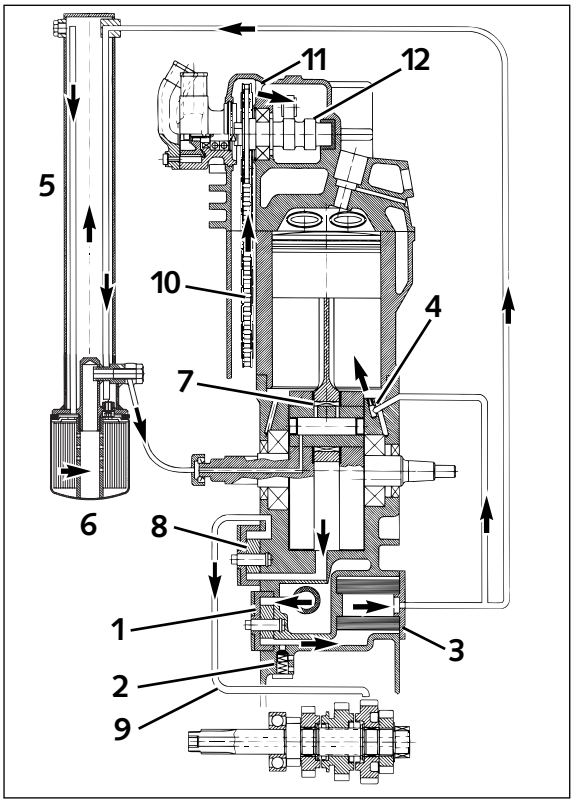
Controllo livello olio motore

Il livello dell'olio motore può essere controllato sia a motore freddo che caldo. Posteggiare la motocicletta su fondo piano in posizione eretta .

A motore freddo l'olio motore deve essere visibile al bordo inferiore ❹ del vetro spia.
A motore caldo il livello dell'olio motore deve arrivare fino al bordo superiore ❸ del vetro spia.
All'occorrenza rabboccare olio motore.

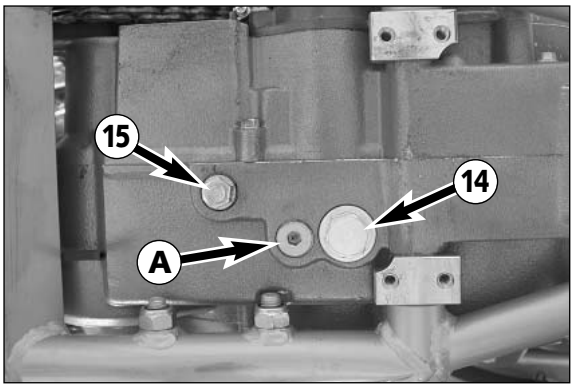
! AVVERTIMENTO !

- QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE OPPURE OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.
- NON SUPERARE IL LIVELLO MASSIMO.
- NON ANDARE SOTTO IL LIVELLO MINIMO..



Circuito dell'olio

La pompa dell'olio ❶ provvede ad immettere l'olio motore nel bypass ❷ attraverso il filtro dell'olio ❸. Seguendo, tramite un condotto in viene portato olio al getto ❹ che introduce il lubrificante a "spruzzo" sul cuscinetto dello spinotto e sul cielo del pistone. Il secondo tubo dell'olio porta il flusso principale dell'olio nel tubo anteriore del telaio ❺, dove l'olio motore viene raffreddato. Successivamente l'olio motore fluisce attraverso il filtro a maglia fine ❻, che filtra anche le impurità più fini dall'olio stesso. L'olio motore, privo di cosi di impurità, viene pompato attraverso un tubo dell'olio ed il coperchio frizione nell'albero motore fino al cuscinetto di biella ❼ e scorrendo nel carter del motore. Una pompa dell'olio supplementare ❽ aspira l'olio dal carter del motore e lo mette in circolo il condotto dell'olio ❾ fino agli ingranaggi della quarta e della quinta marcia. Dagli ingranaggi l'olio motore raggiunge la coppa dell'olio. Nella coppa dell'olio si immerge anche la catena di distribuzione ❿, che porta l'olio motore verso l'alto alla testa cilindro. Attraverso il foro ⓫ l'olio motore giunge all'albero a camme ⓬ed alle valvole.



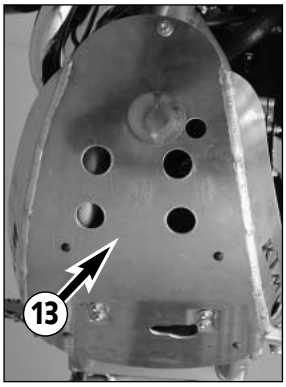
Cambio olio motore e sostituzione filtro a maglia fine, spurgo sistema dell'olio*

NOTA: per un migliore raffreddamento dell'olio motore, il tubo anteriore del telaio deve essere integrato nel circuito dell'olio. Ad ogni cambio d'olio è quindi necessario rimuovere anche il filtro a maglia fine, far defluire l'olio motore dal tubo anteriore e scaricare l'aria dal sistema di lubrificazione. Se il sistema dell'olio non viene spurgato o viene spurgato insufficientemente, i cuscinetti del motore non vengono lubrificati a sufficienza con il rischio di causare un danno al motore.
Raccomandiamo quindi di far eseguire il cambio olio motore in un'officina specializzata KTM. Entro il periodo di garanzia il cambio olio deve essere eseguito in un'officina specializzata KTM, altrimenti la garanzia decade.

Il cambio olio va eseguito a motore caldo.

⚠ ATTENZIONE ⚠

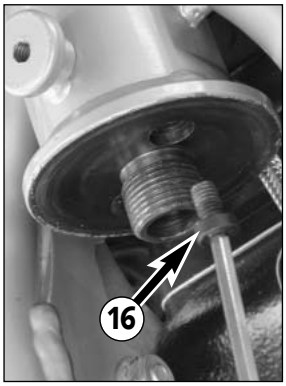
IL MOTORE A TEMPERATURA D'ESERCIZIO E L'OLIO CHE SI TROVA AL SUO INTERNO SONO MOLTO CALDI - FARE ATTENZIONE A NON USTIONARSI.

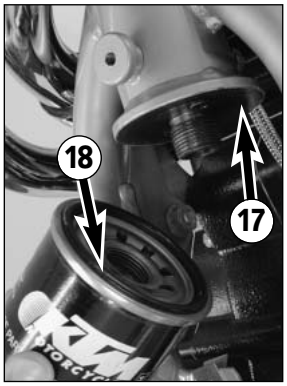


Posteggioare il motociclo su fondo piano.
Svitare le 5 viti e togliere la protezione motore ⓭.
Svitare le due viti di chiusura ⓮ e ⓯ e far defluire l'olio dentro un recipiente. Allentare il filtro fine ❻ mediante un'apposita chiave per filtri olio e svitarlo a mano.

! AVVERTIMENTO !

LA VITE DI CHIUSURA Ⓐ NON DEVE ESSERE TOLTA, SI TRATTA IN QUESTO CASO DELLA VALVOLA BIPASS.

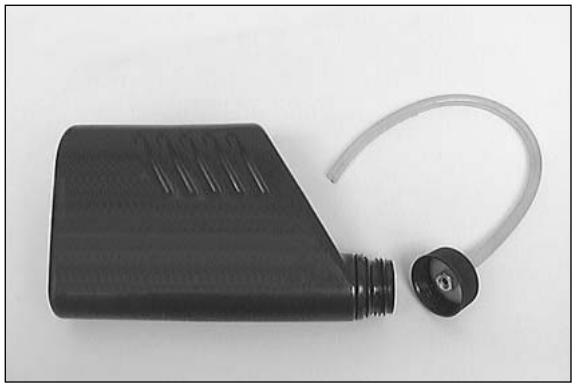




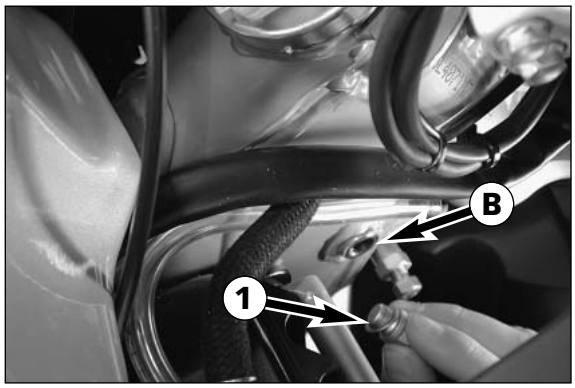
Affinché l'olio motore possa defluire dal tubo anteriore del telaio è necessario allentare la vite ⓰.
Pulire accuramente le viti di chiusura con petrolio e aria compressa per rimuovere il materiale metallico prodotto dallo sfregamento. Una volta che l'olio è defluito completamente, pulire le superfici di tenuta e montare le viti di chiusura con le guarnizioni.
Serrare la vite di chiusura ⓮ con 30 Nm e la vite di chiusura ⓯ con 20 Nm.
Serrare la vite ⓰ con 10 Nm.
Pulire la superficie di tenuta del tubo frontale ⓱, riempire il nuovo filtro a maglia fine di olio per motori ed oliare la guarnizione in gomma ⓲ Montare il filtro a maglia fine e stiringerlo manualmente.
Togliere la chiusura a vite dal coperchio frizione, immettere 1,3 litri di olio motore e rimontare la vite di chiusura.

! AVVERTIMENTO !

- SI RACCOMANDA DI IMPIEGARE ESCLUSIVAMENTE FILTRI A MAGLIA FINE KTM ORIGINALI. L'IMPIEGO DI FILTRI DIVERSI PUÒ PROVOCARE DANNI AL MOTORE.
- **DOPO AVER SCARICATO L'OLIO DAL TUBO FRONTALE DEL TELAIO, SPURGARE IL SISTEMA DELL'OLIO !**



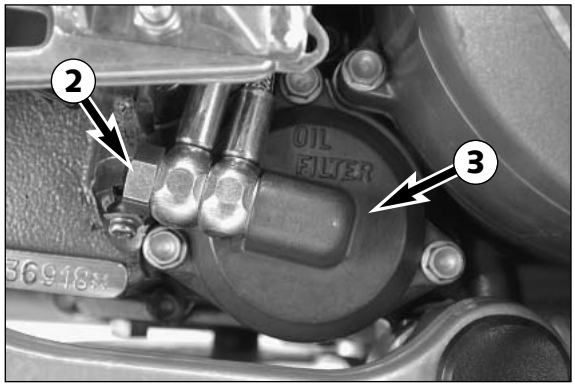
Per facilitarvi lo spurgo del sistema dell'olio abbiamo accluso agli attrezzi di bordo un raccordo per tubi ed un tubo flessibile di plastica per la costruzione di un attrezzo per il riempimento. Prendete un contenitore d'olio vuoto (da 1 litro) ed eseguite un foro (7mm nel tappo di chiusura. Avvitate il raccordo dall'esterno nel tappo di chiusura e fissatelo dall'interno con il dado esagonale M8. Montate il tubo di plastica sul raccordo.



Riempire 0,6 litri di olio motore nel contenitore d'olio e rimuovere la vite di chiusura ❶ a fianco del cannotto sterzo. Inserire il tubo di plastica nel foro di sfiato Ⓑ ed immettere 0,6 litri di olio motore nel tubo frontale del telaio (vedi pagina 30). Rimuovere il tubo di plastica. Avviare il motore e farlo girare al minimo (ca. 20 secondi), finché non fuoriesca dell'olio al foro Ⓑ. Appena fuoriesce dell'olio, spegnere il motore e rimontare la vite di chiusura con relativa guarnizione.

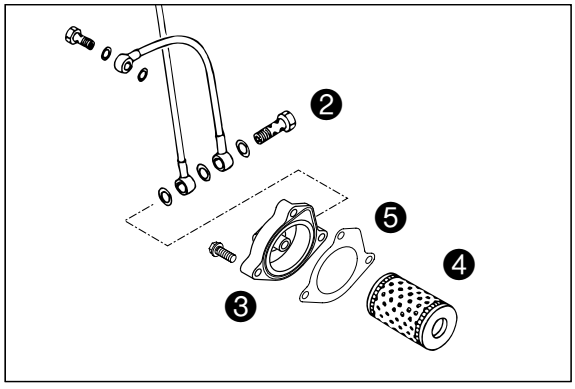
Scaldare il motore, controllare il livello dell'olio motore ed all'occorrenza correggerlo.

Infine controllare la tenuta dell'intero sistema dell'olio e del motore.
Rimontare la protezione motore.



Cambio filtro olio*

Cambiare il filtro dell'olio in occasione del cambio dell'olio motore. Azionare la leva del freno a pedale e inserire un cacciavite o simile tra la leva del freno a pedale ed il rullo d'arresto, in modo da facilitare l'accesso al coperchio del filtro olio. Rimuovere la vite cava ❷ e le 3 viti TCEI. Rimuovere con cautela il coperchio del filtro dell'olio ❸ e il filtro olio. Pulire il carter filtro, il coperchio filtro olio e le superfici di tenuta. Dopodiché controllare il libero passaggio del canale olio nel coperchio filtro.



Montare il nuovo filtro olio ❹ sull'apposito raccordo nel coperchio filtro e montare l'assieme con una nuova guarnizione ❺. Serrare le 3 viti del coperchio filtro con 5 Nm. Montare la vite passaggio olio con le relative guarnizioni e serrarla con 15 Nm.
Infine avviare il motore e controllare la tenuta del sistema dell'olio.

DIAGNOSI DEI DIFETTI

Se fate eseguire sulla Vostra motocicletta i lavori di manutenzione previsti difficilmente si verificheranno dei guasti. Nel caso in cui tuttavia dovessero presentarsi eventuali difetti, Vi raccomandiamo di ricercare nella seguente tabella il difetto che vi riguarda.
Vi facciamo perï notare che molti lavori non possono essere eseguiti senza l'aiuto di tecnici. Nel caso in cui abbiate dei dubbi, Vi raccomandiamo di rivolgervi ad un rivenditore di KTM.

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
L'avviatore elettrico non fa girare il motore	Errore di comando	Azionare l'accensione, mettere il cambio in folle, innestare l'interruttore di arresto d'emergenza
	Batteria scarica	Caricare la batteria e determinare la causa della scarica, rivolgersi ad un'officina specializzata
	Interruttore di accensione o interruttore di arresto d'emergenza difettoso	Controllare l'interruttore di accensione e l'interruttore di arresto d'emergenza, rivolgersi ad un'officina specializzata
Il motorino di avvia mento non fa girare il motore e la spia del folle non è accesa	Fusibile per il sistema di avviamento bruciato	Sostituire il fusibile (3)
	Fusibile principale bruciato	Togliere la sella e sostituire il fusibile principale (1), se si brucia di nuovo, rivolgersi ad un'officina specializzata
L'avviatore elettrico fa girare il motore solo quando la leva della frizione è tirata	Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata
L'avviatore elettrico fa girare il motore benché sia innestata una marcia	Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata
L'avviatore elettrico fa girare il motore, ma il motore non parte	Errore di comando	Aprire il rubinetto del carburante, fare rifornimen-to di carburante, osservare le avvertenze per l'avviamento (vedi „Istruzioni per l'uso")
	Il motociclo non è stato usato da tempo, quindi del carburante vecchio è rimastonella vaschetta del carburatore	I componenti facilmente infiammabili dei carburanti si volatilizzano con un lungo disuso. Se il motociclo non è stato usato per più di 1 settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sarà riempita di carburante fresco, il motore partirà subito.
	Alimentazione del carburante interrotta	Staccare il tubo del carburante dal rubinetto e metterlo dentro un recipiente – Se fuoriesce del carburante, controllare la pompa della benzina; se la pompa funziona, va pulito il carburatore. – Se non fuoriesce del carburante, aprire i rubinetti ausiliari, controllare che il passaggio del tubo di sfiato del serbatoio sia libero e pulire il rubinetto del carburante.
	La pompa della benzina è difettosa	Staccare il tubo benzina dal carburatore e metterlo dentro un recipiente, aprire il rubinetto del carburante ed avviare il motore – se esce del carburante, il carburatore va pulito – se non esce del carburante - controllare la tenuta del tubo a depressione dalla testa cilindro alla pompa benzina - rivolgersi ad un'offici-na specializzata
	Motore ingolfato	All'avviamento dare tutto gas o rispettivamente sostituire la candela.
	Candela annerita o bagnata	Pulire ed asciugare la candela o eventualmente sostituirla.
	Distanza fra gli elettrodi troppo grande	Regolare la distanza interelettrodica a 0,9mm
	Cavalletto laterale asperto	Chiudere il cavalletto laterale
	Interuttore cavalletto laterale difettoso	Sostituire l'interuttore

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
L'avviatore elettrico fa girare il motore, ma il motore non parte	Cappuccio candela o candela danneggiati	Smontare la candela, collegare il cavo di accensione, tenere la candela a massa (punto nudo sul motore) ed avviare, facendo ciò la candela dovrebbe emettere una forte scintilla – se la candela non emmette alcuna scintilla, è necessario sostituirla – se non si presenta neanche adesso alcuna scintilla, staccare il cappuccio della candela dal cavo di accensione, tenerlo ad una distanza di ca. 5 mm dalla massa e agire sull'avviamento – se ora compare una scintilla, sostituire il cappuccio candela – se invece non si presenta alcuna scintilla, far controllare l'impianto di accensione
	Connettori dell'unità CDI, del trasmettitore d'impulsi o della bobina di accensione ossidati	Togliere la sella, la fiancatina destra ed il serbatoio del carburante, pulire i connettori e trattarli con lo spray di contatto
	Acqua nel carburatore oppure getti intasati	Smontare e pulire il carburatore
	Il carburatore non è posizionato correttamente sulla flangia di aspirazione	Verificare la sede corretta del carburatore
Il motore non funziona con il minimo	Getto del minimo intasato	Smontare il carburatore e pulire i getti
	Viti di regolazione del carburatore sregolate	Far tarare il carburatore
	Candela danneggiati	Sostituire la candela
	Impianto di accensione difettoso	Far controllare l'impianto di accensione
Il motore non raggiunge il pieno regime	Livello del carburante nel carburatore troppo alto	Smontare e pulire il carburatore e controllarne l'usura
	Valvola a spillo del galleggiante non è a tenuta	Sostituire la valvola a spillo del galleggiante
	Galleggiante non è a tenuta	Sostituire il galleggiante
	Il cavo comando aria non ha alcun gioco, perciò il sistema di avviamento a freddo è sempre attivo	Regolare il cavo comando aria
	Membrana della valvola gas difettosa (Mikuni- carburatore)	Sostituire la membrana
	Difetti di tenuta al carburatore (Mikuni- carburatore)	Controllare che i tubi a depressione ed i tubi di sfiato del carburatore siano fissati bene e sistemati senza pieghe
	Getti del carburatore allentati	Serrare i getti
	L'anticipo elettronico d'accensione difettoso	Far controllare l'impianto d'accensione
Potenza del motore troppo bassa	Alimentazione del carburante parzialmente interrotta o carburatore sporco	Pulire e controllare il sistema del carburante ed il carburatore
	Galleggiante non è a tenuta	Sostituire il galleggiante
	Membrana della valvola gas difettosa	Sostituire la membrana
	Difetti di tenuta al carburatore	Controllare che i tubi a depressione ed i tubi di sfiato del carburatore siano fissati bene e sistemati senza pieghe
	Filtro dell'aria molto sporco	Pulire o sostituire il filtro dell'aria, rivolgersi ad un'officina specializzata
	Gioco valvole troppo basso	Far regolare il gioco valvole
	Perdita di compressione perché il decompressore a mano è regolato troppo basso	Regolare il comando a cavo flessibile del decom-pressore a mano
	L'anticipo elettronico d'accensione difettoso	Far controllare l'impianto d'accensione

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore si surriscalda	Non vi è sufficiente liquido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento	Rabboccare con liquido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento
	Lamelle del radiatore molto sporche	Pulire le lamelle del radiatore con un getto d'acqua
	Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento	Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca
	Tubo del radiatore piegato	Accorciare o sostituire il tubo del radiatore
	Termostato difettoso	Smontare il termostato e farlo controllare (temperatura di apertura 70°C) oppure sostituirlo, rivolgersi ad un'officina specializzata
	Fusibile del ventilatore bruciato	Sostituire il fusibile e controllare il funzionamento del ventilatore (vedere sotto)
	Interruttore termico difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata
	Ventilatore difettoso	Controllare il funzionamento del ventilatore. A questo scopo avviare il motore e far ponte sui contatti all'interruttore termico (radiatore destro in basso), rivolgersi ad un'officina specializzata
Eccessivo consumo di olio	Il tubo flessibile di sfiato del cambio è piegato	Sistemare senza pieghe il tubo flessibile di sfiato del cambio oppure sostituirlo
	Livello olio motore troppo alto	Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario
	Olio motore troppo fluido (viscosità)	Utilizzare dell'olio motore più viscoso, vedere capitolo „Olio motore"
Non funziona l'intero impianto elettrico	Fusibile principale bruciato	Togliere la sella e sostituire il fusibile principale, se si brucia di nuovo, rivolgersi ad un'officina specializzata
	Batteria scarica	Caricare la batteria e determinare la causa della scarica, rivolgersi ad un'officina specializzata
Tutte le lampadine accese sono bruciate	Regolatore della tensione difettoso	Togliere la sella e controllare i contatti, far controllare il regolatore della tensione
Il faro e la luce di posizione non si accendono	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile (5)
Indicatori di direzione, luce posteriore di arresto, ventilatore e avvisatore acustico non funzionano	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile (4)
La spia marcia folle non s'illumina benché sia messa la marcia folle	Interruttore marcia folle difettoso	Tenere il cavo a massa, se la spia di controllo s'illumina, sostituire l'interruttore marcia folle
	Contatti allentati, cavo difettoso	Controllare i contatti ed il cavo
La batteria è scarica	L'accensione (l'utenza) non è stata spenta	Caricare la batteria secondo le istruzioni
	La batteria non viene caricata dal generatore	Togliere la sella e controllare i contatti del regolatore della tensione, far controllare il regolatore della tensione ed il generatore da un'officina specializzata
Nessun'indicazione sul display del tachimetro digitale multifunzione	Fusibile principale bruciato	Sostituire il fusibile principale (1) che si trova sotto la sella
Non funziona l'indicatore della velocità del tachimetro digitale multifunzione	Cavo di trasmissione danneggiato o connettore ossidato	Controllare le condizioni del cavo di trasmissione, all'occorrenza sostituirlo Togliere la mascherina doppiofaro e controllare il connettore Recarsi da un'officina specializzata

PULIZIA

Pulire regolarmente la motocicletta in modo da mantenere la superficie delle parti in plastica in buona condizione.
Per far ciò si consiglia di utilizzare acqua calda con l'aggiunta di un prodotto detergente normalmente disponibile in commercio ed una spugna. Lo sporco più grosso può essere eliminato con un leggero getto d'acqua.

! AVVERTIMENTO !

NON PULIRE MAI LA MOTOCICLETTA CON UN PULITORE AD ALTA PRESSIONE O CON UN FORTE GETTO D'ACQUA! ALTRIMENTI A CAUSA DELL'ALTA PRESSIONE L'ACQUA POTREBBE RAGGIUNGERE LE PARTI ELETTRICHE, I CONNETTORI, I COMANDI A CAVO FLESSIBILE, IL CUSCINETTO, IL CARBURATORE ECC... E CAUSARE GUASTI O PORTARE ALLA PRECOCE ROTTURA DI QUESTE PARTI.

- Per il lavaggio del motore si dovrebbe usare pulitori normalmente disponibili in commercio. I punti particolarmente sporchi dovranno essere puliti con un apposito pennello.
- Dopo avere sciacquato a fondo la motocicletta con un leggero getto d'acqua asciugare con aria compressa e con un panno. Fare subito dopo un breve giro finché il motore non abbia raggiunto la temperatura d'esercizio e a questo punto azionare anche i freni. Attraverso il calore l'acqua rimasta nei punti non raggiungibili del motore e dei freni evaporerà.
- Tirare indietro i cappucci protettivi agli strumenti sul manubrio per far evaporare anche qui l'acqua che si è eventualmente infiltrata.
- Dopo il raffreddamento della motocicletta ungere o oliare tutti i punti di scorrimento ed i cuscinetti. La catena deve essere allo stesso modo trattata con un apposito spray per catene.
- Onde impedire disfunzioni dell'impianto elettrico trattare l'interruttore di accensione, l'interruttore di arresto d'emergenza, il tasto di corto circuito, l'interruttore luci e l'innesto a spina con spray di contatto.

CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE

Se la moto viene utilizzata anche d'inverno e si deve tener conto di spargimento di sale sulle strade, è necessario prendere dei provvedimenti contro il sale aggressivo.

- Pulire a fondo la moto e lasciarla asciugare.
- Trattare motore, carburatore, forcellone e tutti gli altri componenti lucidi o zincati (dischi dei freni esclusi) con anticorrosivi a base di cera.

⚠ ATTENZIONE ⚠

NON DEVE FINIRE DELL'ANTICORROSIVO SUI DISCHI DEI FRENI. CIÒ RIDURREBBE FORTEMENTE L'EFFETTO DI FRENATURA.

! AVVERTIMENTO !

DOPO VIAGGI SU STRADE SPARSE DI SALE, PULIRE A FONDO LA MOTO CON ACQUA FREDDA E FARLA ASCIUGARE BENE.

CONSERVAZIONE

Se avete intenzione di non usare il motociclo per un lungo periodo, dovete prendere le seguenti misure:

- Pulire accuratamente la motocicletta (vedi il capitolo PULIZIA)
- Cambiare l'olio del motore, il filtro dell'olio ed il filtro a maglia fine (un vecchio olio contiene delle impurità dannose).
- Controllare l'anticongelante e la quantità del liquido di raffreddamento.
- Far riscaldare nuovamente il motore, chiudere il rubinetto del carburante e attendere finché il motore si spegne da solo. Successivamente aprire la vite di scarico della vaschetta del carburatore per scaricare anche il carburante rimanente.
- Smontare la candela e versare attraverso il foro della candela ca. 5 cc di olio motore nel cilindro. Azionare 10 volte il pedale di avviamento per far sì che l'olio motore venga distribuito sulla parete del cilindro e rimontare la candela.
- Mettere il pistone in compressione per indurre la chiusura delle valvole. Azionate lentamente il pedale di avviamento finché non sentite il clic di disinnesto del decompressore automatico.
- Scaricare dal serbatoio il carburante raccogliendolo in un apposito contenitore.
- Regolare la pressione dei pneumatici.
- Ungere i cuscinetti o supporti delle leve di comando, dei poggiapiedi, ecc. ed anche la catena.
- Eseguire la manutenzione del leveraggio dell'ammortizzatore.
- Smontare la batteria e caricarla (vedere capitolo BATTERIA).
- Il luogo di conservazione dovrebbe essere asciutto e non soggetto a forti sbalzi di temperatura.
- Coprire la motocicletta preferibilmente con un telone o una coperta permeabile all'aria. Non usare materiali non permeabili all'aria, dal momento che l'umidità non riuscirebbe a fuoriuscire e potrebbe causare corrosioni.

! AVVERTIMENTO !

E' ASSOLUTAMENTE SCONSIGLIABILE ACCENDERE PER POCO TEMPO IL MOTORE DI UNA MOTO MESSA A RIPOSO. IL MOTORE NON SI RISCALDEREBBE SUFFICIENTEMENTE, E QUINDI IL VAPORE D'ACQUA CREATOSI DURANTE IL PROCESSO DI COMBUSTIONE SI CONDENSEREBBE CAUSANDO L'ARRUGGINIMENTO DELLE VALVOLE E DELLO SCAPPAMENTO.

RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO

- Montate la batteria carica (fare attenzione alla polarità)
- Riempire il serbatoio con carburante nuovo
- Controllare la motocicletta come prima di ogni messa in funzione (vedere istruzioni per l'uso)
- Fare un breve giro di collaudo.

AVVERTENZA: Prima di mettere a riposo stagionale la moto, controllare il funzionamento e l'usura di tutti i componenti. Se sono necessari lavori di manutenzione, riparazioni o modifiche, è opportuno farli eseguire durante il riposo (meno impegni di lavoro nelle officine). In questo modo si possono evitare i lunghi tempi di attesa nelle officine all'inizio della stagione.

DATI TECNICI - MOTORE 640 LC4 ADVENTURE 2003

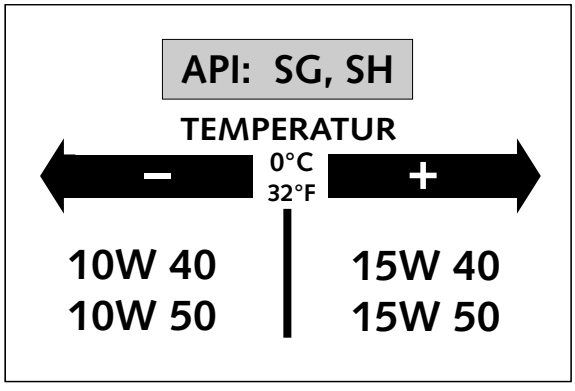
Motore	**640 LC4**
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	625 cm^3
Alesaggio/corsa	101 / 78 mm
Compressione	11,5 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	584-V03/1
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola pieda di biella	bronzina
Pistone	lega - fuso / forgiato
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	2 pompe dell´olio Eaten
Olio motore	vedi giù #
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 31:79 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d´olio, idraulico dimostrato
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza ruttore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min
Generatore	12V 200W
Candela	NGK DCPR 8 E
Distanza elettrodi	0,90 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	almeno -25°C
Avviamento motore	avviatore elettrico, pedale avviamento

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	640 LC4 Adventure
Carburatore tipo	BST40-266
Getto massimo	152,5
Polverizzatore	X-6 689
Getto minimo	45
Spillo conico	6G5
Posizione spillo	III
Vite di reg.miscela aperta di	2,25

RAPPORTI DI CAMBIO

Rapporto trasmissione primaria	Rapporti di cambio		Rapporto in origine trasmissione finale	Pignoni catena disponibili		Corona dentata dispinibili	
31:79	1.Gang	14:35				38 Z	
	2.Gang	15:24	15:45	15 Z		40 Z	für Kette
	3.Gang	18:21	16:42	16 Z	für Kette	42 Z	5/8 x 1/4"
	4.Gang	20:19	17:38	17 Z	5/8 x 1/4"	45 Z	
	5.Gang	22:18	17:42			48 Z	



Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii sintetici di marca (Motorex Power Synt 4T) che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore).

! ATTENZIONE !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE 640 LC4		
Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170 Nm
Dado a coletto volano	M16x1,25 links	80° C + 150 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	Loctite 243 + 80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	50 Nm
Viti ad esagono cavo mozzo a ruota libera	M6x12/M6x12,5	Loctite 648 + 12 Nm
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore l	M6x25/M6x35/M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore	M6x50/M6x55 (12.9)	15 Nm
Viti testata	M10	50 Nm
Dado sulla base del cilindrio	M10	40 Nm
Vite pignone catena	M10 (10.9)	Loctite 243 + 60 Nm
Tappo di scarico dell´olio	M22x1,5	30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm
Viti cave condotti dell olio	M8x1	10 Nm
Viti cave condotti dell olio	M10x1	15 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8	10 Nm
Tappo di chiusura tendicatena	M12x1,5	20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	16 Nm
Vite di bloccagio dell'albero motore	M8	20 Nm
Candela	M12x1,25	20 Nm
Vite di fissaggio motore	M8	40 Nm
Vite di fissaggio motore	M10	70 Nm

DATI TECNICI - TELAIO 640 LC4 ADVENTURE 2003

	640 LC4 ADVENTURE
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	**W**hite **P**ower **U**p **S**ide **D**own 4860 MXMA
Corsa sospensione ant/post	275/300 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP BAVP3612) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	90/90 - 21 Enduro 3 1,8 bar 2,0 bar
Pneumatici posteriore Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	140/80 -18 Enduro 3 2,0 bar 2,2 bar
Capaciità serbatoio	28 litri riserva 3,5 litri
Trasmissione finale	16 : 42
Catena	5/8 x 1/4" gli XR
Lampadina	Faro . . . . . .H1 12V 55W (Sockel P14,5S) Luce d'ingombro . . . . . .12V 2W (Ba9s) Lucce d'arresto, finalino posteriore . . . . . .12V 21/5W (Sockel BaY 15s) Lampeggiatore . . . . . .12V 10W (BA15Sa) La luce di targa . . . . . .12 V 5W (W2,1x9,5d)
Batteria	12 V 8Ah
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	945 mm
Altezza minima	315 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	158 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	230 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	380 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA	
	WP 4860 MXMA **1418X728**
Grado compressione	14
Grado distensione	14
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	4 mm
Camera compensazione	120 mm
Capacita stelo	ca 420 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE	
	WP BAVP3612 **0118X726**
Grado compressione	6
Grado distensione	7
Molla	70/260
Precarico molla	27 mm

COPPIE DI SERRAGGIO – CICLISTICA 640 LC4 ADVENTURE		
Perno ruota ant.	M16x1,5	40 Nm
Perno ruota post.	M20x1,5	80 Nm
Ammortizzatore in alto / basso	M10	45 Nm
Disco del freno anteriore/posteriore	M6 (10.9)	Loctite 243 + 10 Nm
Pinza del freno anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Perno di supporto asta di collegamento/telaio	M12	60 Nm
Dadi a colletto perno leva a squadra	M14x1,5	100 Nm
Vite supporto motore	M10	45 Nm
Dadi di bloccaggio per viti corona	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Dado a testa	M14x1,5	100 Nm
Viti di seraggio testa forcella superiore (4860 MXMA)	M8	20 Nm
Viti di seraggio testa forcella inferiore (4860 MXMA)	M8	15 Nm
Viti di seraggio mozzo perno ruota anteriore	M8	10 Nm
Nippli dei raggi	M4	4 Nm
Altre viti della ciclistica	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Altri dadi flangiati della ciclistica	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

INDICE ALFABETICO

Página

Ammortizzamento ammortizzatore in compressione 12
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione 12
Ammortizzamento forcella in compressione 12
Ammortizzamento forcella in estensione 12
Arresto e parcheggio 18
Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata.16
Avviamento a motore freddo 16
Avviamento del motore con il pedale di avviamento 17
Batteria 33
Borsa attrezzi 22
Cambiare le marce, marciare 17
Cambio alio motore e sostituzione filtro a maglia fine, spurgo sistema dell'olio.....41
Cambio filtro olio 42
Carica batteria.....33
Circuito dell'olio 41
Comando a cavo dell'aria-contollo e regolazione del gioco .39
Commutatore plurifunzionale.....10
Conservazione 46
Conservazione per l'uso invernale 46
Consigli ed avvertenze generali per la messa in servizio della motocicletta 14
Contagiri.....9
Controllare la tensione della catena.....25
Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco 23
Controllo dell'anello di gomma ammortizzatore 24
Controllo gomme di ammortizzamento del mozzo ruota posteriore.....31
Controllo livello liquido di raffreddamento 36
Controllo livello liquido freno anteriore 28
Controllo livello liquido freno posteriore.....29
Controllo livello olio della frizion eidraulica.....38
Controllo livello olio motore 40
Controllo pastiglie freno anteriore 28
Controllo pastiglie freno posteriore 29
Controllo prima di ogni messa in funzione.....15
Controllo regolazione comando a cavo flessibile di decompressione a mano 39
Controllo tensione raggi.....32
Correzione tensione catena 25
Dati tecnici - motore 48
Dati tecnici - telaio 50
Diagnosi dei difetti 43
Frenare 17
Fusible 34
Indicazioni di base per i freni a disco KTM.....27
Indicazioni per la prima messa in funzione.....14
Indice alfabetico.....52
Interruttore di accensione a 3 posizioni 6
Istruzioni per l'uso.....15
Leva del cambio 11
Leva dell'aria.....6

Página

Leva della frizione 5
Leva di decompressione a mano.....5
Leva freno a mano 6
Lubrificazione leveraggio ammortizzatore 24
Manutenzione catena 26
Manutenzione telaio e motore 22
Modifica posizione base del pedale freno 29
Numero motore, tipo motore 5
Numero telaio 5
Olio motore 40
Organi di comando 5
Partenza.....17
Pedale di avviamento 11
Pedale freno.....11
Pneumatici, pressione pneumatici.....31
Portabagagli.....12
Posizione dei numeri di matricola 5
Possibili impostazioni sul display 8
Presa per accessori elettrici 32
Pulizia 46
Pulizia filtro aria 37
Pulizia raschiapolvere forcella telescopica 23
Pulsante di avviamento, interruttore di arresto d'emergenza .10
Rabbocco liquido freno anteriore 28
Rabbocco liquido freno posteriore.....29
Raffreddamento.....36
Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano 28
Regolazione del cavo del gas.....38
Regolazione del minimo 39
Regolazione posizione base della leva frizione 38
Rifornimento carburante 18
Rimedio in caso di motore „ingolfato" 16
Rimessa in funzione dopo il riposo 46
Rodaggio 14
Rubinetti carburante 10
Schemi elettrici .....apéndice
Smontaggio e montaggio della ruota posteriore 30
Smontaggio e montaggio ruota anteriore.....30
Smontaggio e rimontaggio mascherina doppiofaro 34
Smontaggio sella.....22
Smontaggio serbatoio 35
Sostituzione lampadina fanalino posteriore.....35
Sostituzione lampadine dei fari.....34
Spie di controllo 9
Svuotamento vaschetta del carburatore 40
Tabella lubrificatione e manutenzione 20
Tachimetro digitale multifunzione 7
Tappo serbatoio 10
Usura della catena.....26
Variazione precarico molla ammortizzatore 24
Vite di sfiato forcella telescopica.....23

CONSUMER INFORMATION FOR USA ONLY

REPORTING SAFETY DEFECTS

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in adition to notifying KTM Sportmotorcycle USA, Inc.
If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remady campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or KTM Sportmotorcycle USA Inc.
To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1–800–424–9393 (or 366–0123) in Washington D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

NOISE EMISSION WARRANTY

KTM Sportmotorcycle AG warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers.
Warranty claims should be directed to: KTM Sportmotorcycle USA Inc. 1119 Milan Avenue, Amherst, Ohio 44001, Telephone: (440) 9853553

TAMPERING WARNING:

TAMPERING WITH NOISE CONTROL SYSTEM PROHIBITED. FEDERAL LAW PROHIBITS THE FOLLOWING ACTS OR CAUSING THEREOF:

(1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, or

(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

AMONG THOSE ACTS PRESUMED TO CONSTITUTE TAMPERING ARE THE ACTS LISTED BELOW.

1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other components which conducts exhaust gases.

2) Removal or puncturing of any part of the intake system.

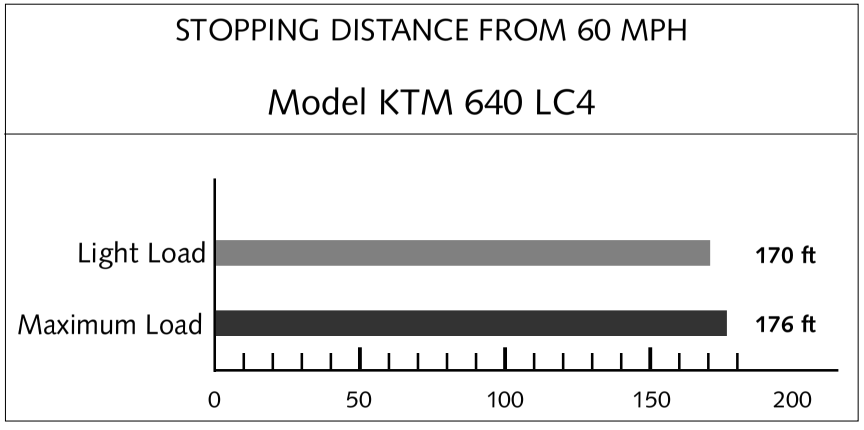
3) Lack of proper maintenance.

4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

WARNING STATEMENT:

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

VEHICLE MINIMUM STOPPING DISTANCE ON DRY PAVEMENT
This figures indicate braking performance that can be met or exeeded by the vehicle to which they apply, without the wheels, under different conditions of loading. The information presented results obtainable by skilled drivers under controlled road and vehicle conditions, and the information may not be correct under other conditions.



KTM 640 LC4 ADVENTURE 2003 USA

MFD. BY KTM SPORTMOTORCYCLE AG MOTORCYCLE						DATE 02/08
GVWR	838 lbs	380 kg				
GAWR FRONT	331 lbs	150 kg WITH	90/90-21	TIRE,	54S TT TYPE,	
	1,60-21 RIM, AT	22 psi	1,5 bar COLD			
GAWR REAR	551 lbs	250 kg WITH	140/80-18	TIRE,	70R TT TYPE,	
	2,50-18 RIM, AT	29 psi	2,0 bar COLD			

THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE SHOWN ABOVE.

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS 2003 KTM5840625 MOTORCYCLE MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF 89 dBA AT 3750 RPM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE. MODIFICATION WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW. SEE OWNER'S MANUAL. 640 ADVENTURE-R

MADE IN AUSTRIA

KTM SPORTMOTORCYCLE AG, MATTIGHOFEN, AUSTRIA
VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

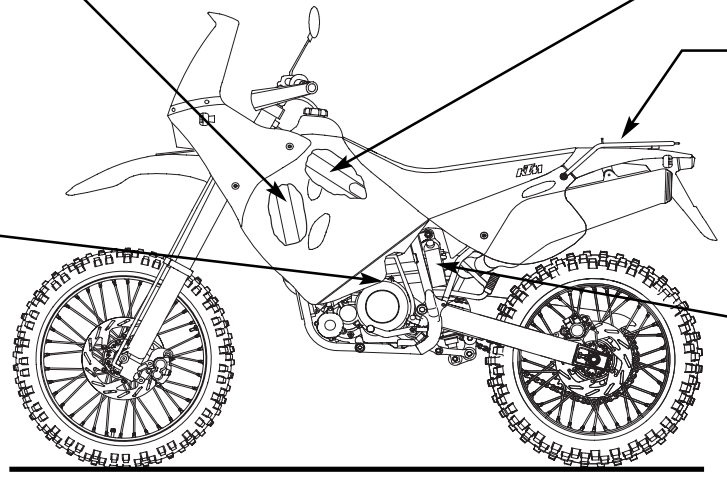
ENGINE FAMILY 3KTXE0.62RXC		
DISPLACEMENT 625cm3	EXHAUST EMISSION CONTROL SYSTEM E.M.	
ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS: N.A.		
ITEM	SPEC	SPEC
1. IGNITION TIMING	8° BTDC(1500/RPM)	38° BTDC(6000/RPM)
2. IDLE SPEED (RPM)	1500	
3. IDLE MIXTURE	NON-ADJUSTABLE	
4. VALVE CLEARANCE (MM) IN 0,15	EX 0,15	
5. SPARK PLUG NGK DCPR8E	SPARK PLUG GAP (MM) 0,7	
FUEL SPECIFICATIONS	ENGINE LUBRICANT SPECIFICATIONS	
GASOLINE GRADE UNLEADED	ENGINE OIL 2,1 LITRES (INCL.FRAME)	
RESEARCH OCTANE 95	TYPE SAE 15W/40	

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO 2003 MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1,0 g/km HC EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA. 640 ADVENTURE-R

MADE IN AUSTRIA

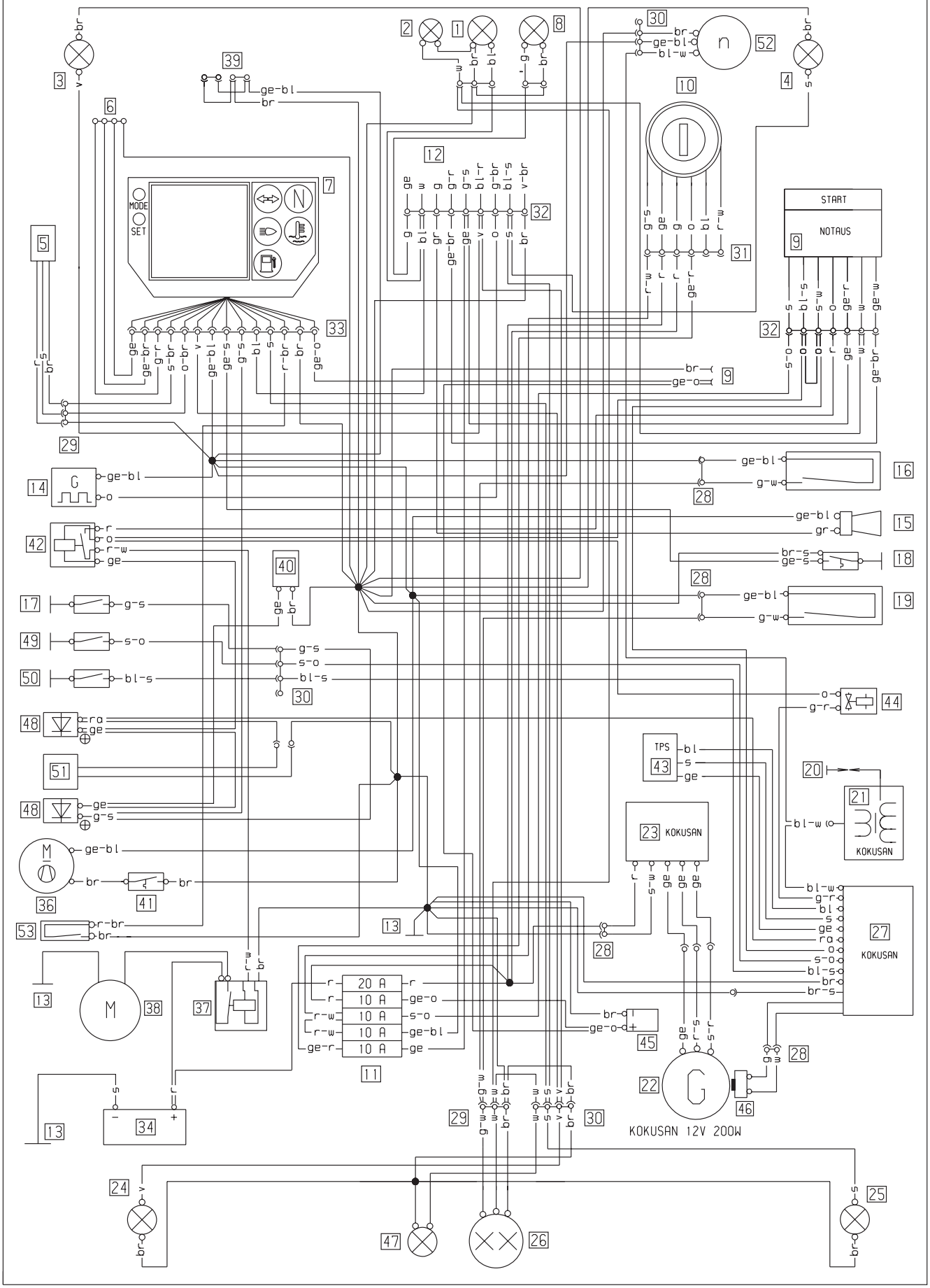
IMPORTANT
Before you go for the first ride on your motorbike read the entire User's Guide carefully!

IMPORTANT
To avoid oil spill through crankcase breather, never exceed top mark at operating temperature!



WARNING
THIS SHOCK ABSORBER CONTAINS NITROGEN GAS UNDER HIGH PRESSURE. DO NOT ATTEMPT REFILLING OR REBUILDING THE SHOCK, SINCE THE SHOCK MAY BE DAMAGED. REFER TO THE OWNERS MANUAL

SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer:	Land:	Datum, Name:	Dateiname:
	640 Adventure 2003	vorne: 582.11.075.500 hinten: 584.11.176.300	DIV. LANDER	06.08.02 SS	Advent03



KTM 640 Adventure 2003

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Fernlicht	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg. ant. sn.	3 clignoteur av. gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg. ant. dx.	4 clignoteur av. droit
5 Sensorkabel	5 the sensor cable	5 sensor cavo	5 palpeur cable
6 zum Tripmosterschalter	6 to tripmaster switch	6 interrupttore tripm.	6 bouton tripmaster
7 Tachometer	7 tachometer	7 tachimetro	7 comp.vitesse
8 Abblendlicht	8 low beam	8 anabbaglianti	8 feu de croisement
9 Steckdose	9 socket	9 la presa a spina	9 prise de courant
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int. accensione	10 contact.d'allum.
11 Sicherungskasten	11 fusebox	11 scatola fusibili	11 boite a fusibles
12 zum Kombischalter	12 to combinat. switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam. a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch. vo	16 stoplight switch f.	16 int.luce arresto ant.	16 cont.av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 idle switch (N)	17 interr.luce folle (N)	17 contact.pt.mort (N)
18 Temperaturfühler	18 temperature switch	18 int. temperatura	18 contact. de temperature
19 Bremslichtsch. hi	19 stoplight switch r.	19 int.luce arresto post	19 contact.arr.de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens.	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat.redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg. post. sn.	24 clign.arr.gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg. post. dx.	25 clign.arr.droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal.post.di freno	26 feu arr.et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
28 2-pol.Stecker	28 multip.cont.plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect.multiple (2)
29 3-pol.Stecker	29 multip.cont.plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect.multiple (3)
30 4-pol.Stecker	30 multip.cont.plug (4)	30 connettore a 4 poli	30 connect.multiple (4)
31 6-pol.Stecker	31 multip.cont.plug (6)	31 connettore a 6 poli	31 connect.multiple (6)
32 9-pol.Stecker	32 multip.cont.plug (9)	32 connettore a 9 poli	32 connect.multiple (9)
33 20-pol.Stecker	33 multip.comt.plug (20)	33 connettore a 20 poli	33 connect.multiple (20)
34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
35 Start-Not-Aus	35 run-off/start switch	35 disinsertor/partire	35 bout de demar/all d urg
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Startrelaise	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot.d'avviamento elettr.	38 demarreur electrique
39 Roadbookversorgung	39 roadbook-ernergie	39 roabook-energia	39 roadbook-energie
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interrutore frizione	40 contact.de embrayage
41 Thermoschalter	41 temperature switch	41 int. temperatura	41 contact.de temperature
42 Starterhilfsrelaise	42 startar auxil. relay	42 rele avviam. ausiliario	42 relaise auxi demarrage
43 TPS	43 TPS	43 TPS	43 contact.de carburateur
44 Magnetventil	44 magnetic valve	44 valvola elettromagnetica	44 electrovanne
45 Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46 Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 capteur
47 Kennzeichenbeleuchtung	47 licence pl. lighting	47 iluminat de targa	47 ecl lpaque d immat
48 Diode	48 diode	48 diodo	48 diode
49 Kontaktstift 3.Gang	49 gear switch 3rd gear	49 3.secondo marcia	49 cont.d.boite d.vites.(3)
50 Kontaktstift 2.Gang	50 gear switch 2th gear	50 2.secondo marcia	50 cont.d.bolte.d.vites.(2)
51 Seitenständersalter	51 sidestandswitch	51 int. de cavalleto later	51 commut de bequille later
52 Drehzahlmesser	52 tachometer	52 contagiri	52 compte-tours
53 Benzinstandgeber	53 reserve fuel sensor	53 carbur.de vreserve sensor	53 palpeur d.livello d.carb

Spanisch

1 faro
2 luz de posicion
3 interm. izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 sensor cable
6 interruptor tripmaster
7 luz tacometro
8 luces de crule
9 tomacorriente
10 llave de contacto
11 caja de fusibles
12 interruptor combinado
13 conector a masa
14 conjunto del intermitente
15 claxon
16 interruptor
17 interruptor punto muerto
18 interruptor temperatura
19 interruptor luz de frendo tras
20 bujia
21 bobina de encendido
22 generador
23 regulador de tension
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 unidad cdi
28 conecdor multiple (2)
29 conector multiple (3)
30 conector multiple (4)
31 conector multiple (6)
32 conector multiple (9)
33 conector multiple (20)
34 bateria 12V 8 Ah
35 boton de arranque per de urg
36 ventilador electrica
37 rele de arranque
38 motor de arranque
39 conector paralelo
40 interruptor de embraque
41 interruptor temperatura
42 rele del arranque
43 TPS
44 valvola magnetica
45 condensador
46 generado de impulsos
47 luz lpaca de matricula
48 diodo
49 interruptor de cambio (3)
50 interruptor de cambio (2)
51 int delcaballetelateral
52 cuentarreveluciones
53 combustible sensor

23.01.2002

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ro rosa	ro pink	ro rosa	ro rose	ro rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Kombischalter

	s-bl	g-br	v-br	r-bl	g-s	g	g-r	ge	w
TURN L ⇦		●	———	●					
TURN R ⇨	●	———	●						
LIGHTS ●									
H LO							●	———	●
H HI							●	———	●
HORN			●	———	●				
PASSING					●	———	●		

Start- Notaus- Schalter

ASAHI DENSO	o	s-w	bl-s	s	ge-r	w	ge-w
□ ○			●	———	●		
⊠							
ϟ Ⓢ	●	———	●				
●							
⊠					●	———	●
○					●	———	●

Zündschloß (Typ Zadi)

	o	g	ge	g-s	r-w	bl
⊞					●	———
⊠					●	———
○	●	———	●	———		

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 Mattighofen
Austria
Internet: www.ktm.at